This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

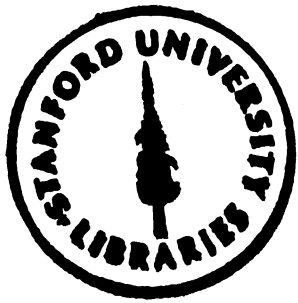
About Google Book Search

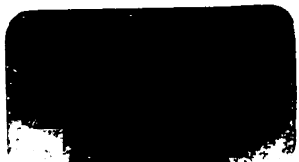
Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Gedenkblätter

Austro-Hungarian Monarchy, Kriegsmarine

Digitized by Google





Digitized by Google

egsmarine-Archiv Wien
Bücherei
207

STACKS
STANFORD UNIVERSITY
LIBRARIES

Denkblätter

der

k.u.k. Kriegs-Marine

I. Band.

B45
9

Digitized by Google

Kriegsmarine
Archiv Wien, 7.
Seidengasse 2.

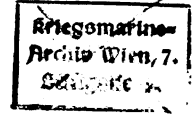
Digitized by Google

Kuralt

[illegible] Univ. Prof. Dr. A. E. Sokol in Palo alto
S.A. im Austauschwege übergeben.
Wien, 1. Dezember 1953.

STAATSARCHIV
WIEN
VII. Stiftgasse
2
KRIEGSARCHIV

Kriegsmarine-
Archiv Wien, 7.
Stiftgasse 2.



Digitized by Google

Erzherzog Ferdinand Max.

Digitized by Google

Gedenkblätter

der

k. und k. Kriegs-Marine.

der Kaiserlichen und Koeniglichen

Herausgegeben von der

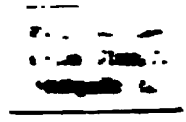
Redaction der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens".

I. Band.

Pola.

Commissions-Verlag und Druck von Carl Gerold's Sohn in Wien.

1898.



Digitized by Google

INHALT.

		Seite
Vorwort	. . . . .	VII
Erzherzog Ferdinand Max. Eine Lebens-Skizze. Von Regierungsrath Ferdinand Ritter von Attlmayr.	. . . . .	1
1829, 3. Juni. **El-Araisch.** Von Linienschiffs-Capitän Julius Heinz	. . . . .	28
1840, 4. November. **St. Jean d'Acre.** Von Regierungsrath Ferdinand Ritter von Attlmayr		43
1848, 2. und 13. Juni. **Caorle.** Von Linienschiffs-Capitän Jerolim Freiherr Benko v. Boinik		52
1852, 4. März. **Der Untergang S. M. Raddampfers MARIA-ANNA.** Von Linienschiffs-Lieutenant Arthur Lengnick	. . . .	66
1854, 4. und 5. Februar. **Flottmachung zweier gestrandeter Schiffe durch die k. k. Schiffs-Division in Smyrna**	. . . .	77
1859, 10. Juni. **Die rothe Ehrenflagge des Capitäns Cölestin Ivancich.** Von Ernst Becher, Präsident der k. k. Seebehörde.		80

Digitized by Google

Seite

1866, 3. Mai. **Brand S. M. Fregatte NOVARA.** Von Linienschiffs-Lieutenant Dušan von Preradović 89

1866, 20. Juli. **Erbeutung einer feindlichen Flagge.** Von Linienschiffs-Lieutenant d. R. Josef Fleischer 103

1869. **Die Orientreise Seiner Majestät des Kaisers und Königs Franz Joseph I.** Von Linienschiffs-Lieutenant a. D. Eduard von Normann-Friedenfels 106

1886, 3. Februar. **Unfall eines Bootes S. M. Corvette DONAU im Hafen von New-York.** Von Marine-Lehrer Josef Freiberger . 116

Das Erzherzog Ferdinand Max-Denkmal bei Dignano. Von Marine-Lehrer Josef Freiberger. 129

Digitized by Google

Verzeichnis der Illustrationen.

Porträt Seiner kaiserlichen Hoheit, Erzherzogs Ferdinand Max. . . . . Titelbild

Seite

Planskizze des Angriffes auf El-Araisch . . . 32

S. M. Raddampfer Maria-Anna 66

Die Einschiffung Seiner Majestät des Kaisers und Königs Franz Joseph I. in Jaffa am 14. November 1869 112

Das Erzherzog Ferdinand Max-Denkmal bei Dignano 130

Digitized by Google

Digitized by Google

VORWORT.

Die »Gedenkblätter der k. und k. Kriegs-Marine«, im Auftrage des Reichs-Kriegs-Ministeriums (Marine-Section) zusammengestellt, sind dazu bestimmt, die Traditionen der k. und k. Kriegs-Marine den späteren Generationen als wertvolles Vermächtnis vergangener Zeiten in ihrem vollen Umfange zu erhalten.

Vor allem soll bei der Mannschaft auf diesem Wege der wahrhaft seemännische und militärische Geist und mit ihm das Pflichtgefühl als die wirksamste und unerlässliche Triebfeder

Digitized by Google

des Einzelnen wachgerufen werden und nachhaltige Förderung finden.

Die »Gedenkblätter der k. und k. Kriegs-Marine« werden in zwanglosen Heften erscheinen und Biographien, ferners, in chronologischer Zeitfolge geordnet, Schilderungen hervorragender Begebenheiten und anderer Denkwürdigkeiten enthalten, welche der k. und k. Flotte angehören und als besonders hervorragende, pflichtgetreue Thaten und Leistungen Einzelner, wie ganzer Schiffs- oder Bootsbemannungen, in pietätvoller Würdigung des von selben bekundeten rühmenswerten Verhaltens zum nachahmenswerten Beispiele hervorgehoben zu werden verdienen. Diese Schilderungen werden auf Grund des officiellen Actenmaterials sowie anderer authentischer Quellen verfasst und zum Theile durch Illustrationen erläutert sein.

Digitized by Google

Im Hinblick auf den gemeinnützigen, patriotischen Zweck ergeht hiemit an alle Jene, welche in der Lage sind, dies zu thun, die Bitte, den »Gedenkblättern der k. und k. Kriegs-Marine« ein förderndes Interesse entgegenzubringen.

Pola, am 18. August 1898.

Die **Redaction** der

Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens.

Digitized by Google

Digitized by Google

Erzherzog Ferdinand Max.

Eine Lebensskizze.

Erzherzog Ferdinand Max, der zweite Sohn des Erzherzogs Franz Karl und der Frau Erzherzogin Sophie, geborenen Prinzessin von Bayern, erblickte am 6. Juli 1832 im Lustschlosse Schönbrunn bei Wien das Licht der Welt.

Der Knabe entwickelte sich rasch und zeigte frühzeitig ungewöhnliche geistige Begabung. Von ausgezeichneten Lehrern unterrichtet, erwarb er sich in kurzer Zeit ein ausgebreitetes Wissen; besonders trat aber sein Sinn für Poesie und Kunst zutage.

Die Lecture der gewaltigen Thaten der Heldengeschlechter des Mittelalters weckte seinen Thatendurst, die Schönheiten der Natur er-

Digitized by Google

regten seine Phantasie und riefen Reiselust wach, die ihn nach dem Meere zog. Diese Sehnsucht gieng 1850 in Erfüllung, in welchem Jahre der Erzherzog seine erste Seereise auf dem Kriegsdampfer VULCAN machte; das Reiseziel war Griechenland und Smyrna. Die unmittelbare Folge dieser Reise war, dass Erzherzog Ferdinand Max, seinem inneren Drange folgend, den Seedienst als Beruf wählte.

Schon im nächsten Jahre schiffte sich der Erzherzog auf die Segelfregatte NOVARA ein, auf welchem Schiff er die erste Wache als See-Officier hielt; die NOVARA lief die Haupthäfen der Westküste Italiens und Südspaniens an.

1852 war Erzherzog Ferdinand Max am Bord des Kriegsdampfers VOLTA abermals in See, die Reise führte ihn diesmal nach Lissabon, Madeira und Algier. Am 18. Februar 1853 rief ihn die Meldung des zum Heil Österreichs misslungenen, ruchlosen Attentates auf das Leben Seiner geheiligten Majestät nach Wien.

Der tiefen Religiösität, der innigen Bruderliebe und dem Kunstsinne des Erzherzogs verdankt die Kaiserstadt an der Donau eine ihrer herrlichsten Bauten — die Votiv-Kirche.

Digitized by Google

Im April d. J. zum Corvetten-Capitän befördert, erhielt Erzherzog Ferdinand Max das Commando der Segel-Corvette MINERVA, mit welcher er in den Gewässern Dalmatiens und Albaniens kreuzte.

Am 10. September 1854 von Seiner Majestät zum Contre-Admiral und Marine-Ober-Commandanten ernannt, übernahm der Erzherzog die oberste Leitung der k. k. Kriegs-Marine, für welche nunmehr eine neue Ära begann.

Voll jugendlicher Begeisterung gieng Eh. Ferdinand Max an die Lösung der ihm gestellten Aufgabe, Österreich eine Flotte zu schaffen, welche in jeder Richtung den großen militärischen, handelspolitischen und wissenschaftlichen Beruf einer Kriegs-Marine erfüllen konnte; Österreichs Kriegsflotte sollte sich eine ehrenvolle Stelle an der Seite der altberühmten Marinen Europas erringen.

Zu diesem Behufe galt es vor allem, in der k. k. Marine den echt seemännischen Geist zu wecken, sie aus den kleinlichen Verhältnissen, in denen sie wie gebannt lag, zu er-

Digitized by Google

heben und das Bewusstsein des vollen Umfanges des maritimen Berufes in dem Einzelnen wachzurufen.

Dieses Ziel sollte auf zwei Wegen erreicht werden: durch eine zweckentsprechende Erziehung des Personales in den heimatlichen Marine-Stationen und dadurch, dass dasselbe aus dem engen Bereich, in welchem es sich bisher zu bewegen gewohnt war, hinaus in ferne Meere gesandt werde, um mehr in Berührung mit dem Weltverkehre zu treten und für die Interessen des Reiches thätig zu sein.

Bereits im Jahre 1855 unternahm der Erzherzog an der Spitze von 14 Schiffen, der größten österreichischen Escadre, welche bisher das Meer durchfurcht hatte, darunter die Segelfregatten SCHWARZENBERG, NOVARA, VENUS und die Schraubenfregatte RADETZKY, eine längere Kreuzung im Mittelmeere; die Fahrt gieng von Triest nach Griechenland, Ägypten und Neapel.

Die Erhaltung von Schiffen im taktischen Verband und von Übungsgeschwadern, deren Fahrten sich nicht allein auf den engen Bereich

Digitized by Google

des adriatischen Golfes beschränkten, wurde nunmehr zur Norm. Auf diese Weise war nicht nur für eine ständige militärische und taktische Ausbildung der See-Officiere und Mannschaften vorgesorgt; durch den steten Contact mit fremden Marinen erhielt auch der fachliche Wetteifer und das Selbstbewusstsein der kaiserlichen Schiffsbemannungen einen mächtigen Impuls.

Das Streben des Erzherzogs, durch wissenschaftliche und handelspolitische Missionen das See-Officiers-Corps in diese Berufsthätigkeit einzuführen und im Vaterlande die Bedeutung einer Kriegs-Marine auch in Friedenszeiten durch wissenschaftliche und volkswirtschaftliche Leistungen klar zu stellen, fand seinen Ausdruck in der Novara-Expedition und in der Entsendung der Corvette Carolina nach Südamerika und Westafrika.

Die Segelfregatte Novara unter Commodor Baron Wüllerstorf war das erste österreichische Kriegsschiff, das die Erde umsegelte; die wissenschaftlichen Ergebnisse dieser Weltreise wurden in einem mehrbändigen, reich ausgestatteten Werke veröffentlicht.

Digitized by Google

Durch diese Expedition hatte sich die junge kaiserliche Flotte eine Ehrenstelle unter jenen Marinen errungen, deren Namen mit der Erweiterung der Erd- und Naturkunde verknüpft sind; Eh. Ferdinand Max aber hat sich durch dieselbe ein unvergängliches Denkmal seiner hohen Wertschätzung wissenschaftlicher Forschungen gesetzt.

Eine andere für die Organisation und technische Entwicklung der Marine wichtige Mission war jene der Schraubenfregatte Radetzky. Der damalige Chef des technischen Wesens im Marine-Ober-Commando, Linienschiffs-Capitän Preu, wurde mit diesem Schiffe nach England, Frankreich und Holland gesandt, sich persönlich an Ort und Stelle über die Organisation der verschiedenen maritimen Anstalten und über alle technischen Neuerungen zu informieren, um hiedurch bewährte Anhaltspunkte für das eigene Vorgehen in den heimischen Häfen zu gewinnen.

Betreffs der Organisation des Marine-Personales ist vor allem die Reform des Schulwesens anzuführen. Von der Überzeugung geleitet, dass der See-Officier im Schiffe sein

Digitized by Google

Heim finden solle, daher die See-Aspiranten nicht früh genug in das Schiffsleben eingeführt werden können, bestimmte der Erzherzog, dass letztere nur den mathematischen Vorstudien am Land obliegen sollten, die Nautik und der Navigationsdienst aber auf einem Schulschiffe gelehrt werden. Demgemäß wurde 1858 der letzte Jahrgang der Marine-Akademie eingeschifft.

Nach dem Kriege 1859 trat eine neue Organisation der Marine-Akademie ins Leben, sämmtliche Zöglinge wurden als See-Eleven 2. Classe am Bord der als Schulschiff hergerichteten Fregatte Venus, welche in Triest verankert lag, eingeschifft; den Unterricht ertheilten in den praktisch maritimen und militärischen Fächern See-Officiere, in den theoretischen Zweigen Beamte der hydrographischen Anstalt.

Da bei der Vergrößerung der Marine der Nachwuchs aus der Marine-Akademie nicht ausreichte, wurden ferners mit entsprechenden Vorkenntnissen ausgerüstete Jünglinge reiferen Alters als See-Eleven 1. Classe aufgenommen und auf Schulschiffen der maritimen Schulung zugeführt.

Digitized by Google

Zur Heranbildung tüchtiger Seeleute wurde den auf Schiffen eingerichteten Matrosen- und Jungenschulen erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet. Um ferners für die Bemannung der Schiffe möglichst nur seekundige Individuen zu gewinnen, war Eh. Ferdinand Max bestrebt, günstige Normen für die Ergänzung des Mannschaftsstandes der Marine zu erreichen; als Vorbild hiefür galt ihm die in Frankreich übliche »*Inscription maritime*«.

Die rein wissenschaftliche Berufsthätigkeit der See-Officiere sollte in der neugeschaffenen hydrographischen Anstalt einen Stützpunkt finden; in dieser Anstalt bestand auch ein Cadetten-Curs gleichsam als Fortbildungsschule, in welchem nebst Mathematik und Physik auch Nautik und andere Fachgegenstände gelehrt wurden.

Dem Corps der Schiffbau-Officiere benahm Eh. Ferdinand Max den militärischen Charakter und organisierte dasselbe als Schiffbau-Ingenieur-Corps. Er that dies in der Überzeugung, dass der Schiffbauer, auf welchem eine so große Verantwortlichkeit lastet, materiell besser gestellt werden müsse, als es speciell

Digitized by Google

in den unteren Chargen bei Beibehaltung des Officiers-Charakters möglich war, und dass dem Talent eine freiere Bahn eröffnet sein müsse, als dies ein militärischer Verband gestattet.

Um den seemännischen Charakter auch in der Uniformierung des Marine-Personals zum Ausdrucke zu bringen, änderte der Erzherzog dieselbe entsprechend jener der anderen großen Seemächte ab.

Mit Recht wird Eh. Ferdinand Max der Begründer der österreichischen Seemacht genannt. Von seinen technischen Schöpfungen sind in erster Linie die Schiffsbauten anzuführen, welche er in Ausführung brachte. Auf den Werften Tonello's in Triest wurden nach dem Muster der 1853/54 in England gebauten Schraubenfregatte RADETZKY die Schraubenfregatten ADRIA und DONAU gebaut, 1857 lief in Venedig die Schrauben-Corvette ERZHERZOG FRIEDRICH vom Stapel, welcher im nächsten Jahre die Schrauben-Corvette DANDOLO folgte; das Linienschiff KAISER wurde in Pola auf Stapel gelegt. Bereits 1857 machte die erste nur aus Schraubenschiffen bestehende österreichische Escadre eine Rundfahrt im Mittelmeere.

Digitized by Google

Durch diese Bauten wurde die maritime Industrie des Inlandes, an welche in naher Zukunft so große, ungeahnte Forderungen herantreten sollten, gewissermaßen begründet und darauf vorbereitet, Österreich beim Baue seiner Schiffe und Maschinen vom Ausland unabhängig zu machen.

Die zur Schaffung, Ausrüstung und Instandhaltung der Flotte nothwendigen Institutionen und Bauten wurden mit allem Eifer der Vervollständigung zugeführt.

Vor allem wurde der Ausbau des See-Arsenals in dem neuen Marine-Centralhafen Pola mit aller Energie gefördert; als dringliches Bedürfnis erwies sich zunächst der Bau eines Trockendocks.

Sprengversuche an der hiefür in Aussicht genommenen Uferstelle innerhalb des Arsenals zeigten, dass die Anlage des Docks daselbst infolge unterirdischer Wasserzuflüsse ein schwieriges, Zeit und Geld absorbierendes Unternehmen wäre. Es wurde daher im Arsenale von Venedig ein Balance-Dock gebaut und nach seiner Vollendung nach Pola gebracht, wo indessen am Rande der nunmehr in den Arsenals-Rayon

Digitized by Google

einbezogenen Oliven-Insel das zugehörige Bassin hergestellt worden war.

Eine Verbesserung der sanitären Verhältnisse in Pola wurde durch die Anlage einer Wasserleitung behufs Versorgung mit besserem Trinkwasser und durch Trockenlegung sumpfiger Stellen der Umgebung erzielt.

Im Jahre 1856/57 machte der Erzherzog auf seinen Reisen in Frankreich und Belgien die Bekanntschaft zweier Persönlichkeiten, welche auf sein künftiges Geschick einen tiefen Einfluss gewinnen sollten — Napoleon III. und Charlotte, Prinzessin von Belgien, die Tochter des Königs Leopold I. Die erlauchte Prinzessin Charlotte führte er als seine Gemahlin heim; mit Napoleon III. trat der Erzherzog in ein Freundschaftsverhältnis.

Im December 1856 zum Vice-Admiral vorgerückt, wurde Eh. Ferdinand Max am 28. Februar 1857 von S. M. dem Kaiser zum General-Gouverneur Lombardo-Venetiens ernannt; der Erzherzog behielt jedoch das Marine-Ober-Commando bei, das nun seinen Sitz in Mailand hatte.

Digitized by Google

Trotz der schweren Bürde, welche er mit der neuen Stellung übernommen hatte, blieb seine Fürsorge für die Marine hievon unberührt. Indessen hatten sich von Westen her drohende Kriegswolken erhoben, und es galt, gegen die nahe Gefahr sich zu rüsten; die der Wohlfahrt der ihm unterstehenden Provinz gewidmete Thätigkeit S. k. Hoheit als General-Gouverneur hatte hiemit ein Ende erreicht, und die kriegerischen Vorbereitungen unterbrachen den stetigen Entwicklungsgang der kais. Marine.

Es konnte kein Zweifel darüber obwalten, dass Venedig ein Haupt-Object des feindlichen Angriffes sein werde, demgemäß wurden alle Anstrengungen gemacht, Venedig möglichst uneinnehmbar zu machen; der Marine fiel es zu, hiebei eine hervorragende Rolle zu übernehmen. Die Lagunenfahrzeuge — Positionsschiffe, Ruderkanonenboote und Lagunendampfer — wurden armiert und in den Canälen an verschiedenen wichtigen Punkten vertheilt.

Zu den bestehenden Befestigungen längs der Küstenlinie Lido-Chioggia und im Mündungsgebiete der Etsch und des Po wurden neue Werke angefügt und mit Marine-Geschützen

Digitized by Google

bestückt; See-Officiere wurden in die Seeforts commandiert, die Fahrwasser an entsprechenden Stellen durch Barrikaden abgesperrt, Minen vorbereitet und Schiffe an der Einfahrt von Malamocco versenkt.

Die Schraubenfregatten RADETZKY, ADRIA, DONAU, Segelfregatte SCHWARZENBERG und Schrauben-Corvette ERZHERZOG FRIEDRICH wurden als zweite Linie innerhalb der Lagunen zwischen dem Lido und Venedig postiert, während Corvette DANDOLO vor der Piazza S. Marco vor Anker lag.

Das Linienschiff KAISER, vor kurzem vom Stapel gelaufen, wurde noch ohne Maschine und Ausrüstung nach der Rhede von Spignon geschleppt, daselbst vor Anker gelegt und alles bereit gehalten, um es im äußersten Falle zu versenken.

Der Erzherzog hisste seine Commandoflagge auf der Jacht PHANTASIE und wählte seinen Posten inmitten der Seinen, innerhalb der Einfahrt von Malamocco, nahe der Fregatte SCHWARZENBERG und der von Tegetthoff befehligten Corvette ERZHERZOG FRIEDRICH, welche Schiffe nächst den die Einfahrt sperrenden Barrikaden vertäut lagen.

Digitized by Google

Ausschiffungs-Detachements der Schiffe waren bereit, um für den Fall einer feindlichen Landung die kais. Landtruppen zu unterstützen; zu gleichem Zwecke befand sich bei Fort Alberoni eine von einem Marine-Artillerie-Officier befehligte und durch Matrosen bediente Batterie von Landungsgeschützen.

An der Ostküste der Adria waren Segelschiffe als schwimmende Batterien zur Unterstützung oder Ergänzung der Landbefestigungen einzelner Häfen vertheilt, während Raddampfer für Kreuzungen zur Verfügung standen.

Die französische Flotte, welche sich Lussinpiccolo's als Stützpunkt für ihre Operationen bemächtigt hatte, verhielt sich zuerst beobachtend. Ein Schrauben-Linienschiff und eine größere Schraubenfregatte verweilten ständig auf der Rhede von Pelorosso, angesichts der Einfahrt von Malomocco; außerdem erschienen zeitweilig Schiffe, welche sich der Küste näherten, und gegen welche einzelne Forts feuerten. Ernstere Gefechte kamen jedoch nur an der adriatischen Ostküste vor.

Nach Abschluss des Friedens berief Erzherzog Ferdinand Max ein Comité von Ad-

Digitized by Google

miralen und höheren See-Officieren nach Triest, um die zunächst bedingten Reformen und Maßnahmen zu berathen; dies erschien ihm umso dringlicher, als der Gesundheitszustand seiner Gemahlin, der Erzherzogin Charlotte, einen Winteraufenthalt in einem warmen Klima nöthig machte, und er für die Zeit seiner Abwesenheit die fortschrittliche Bewegung in der Marine sichergestellt wissen wollte.

Im Herbste 1859 trat der Erzherzog mit Ihrer kaiserlichen Hoheit am Bord S. M. Raddampfers ELISABETH eine längere Reise an, wobei zunächst Madeira und die canarischen Inseln besucht wurden; Erzherzogin Charlotte kehrte von da nach Madeira zurück, der Erzherzog setzte, begleitet vom Fregatten-Capitän Tegetthoff, die Reise nach Brasilien fort, an dessen Küsten er längeren Aufenthalt nahm.

Mit der anfangs April 1860 erfolgten Rückkehr des Erzherzogs nach Triest beginnt eine Zeitepoche von größter Bedeutung für die Entwicklung und Zukunft der kaiserlichen Marine, aber auch für die ferneren Geschicke Seiner kaiserlichen Hoheit. Große Umwälzungen hatten sich in Italien vollzogen; Italien war daran, sich

Digitized by Google

zu einer neuen Großmacht auszugestalten, und in richtiger Erkenntnis, dass seine Großmacht-Stellung von seiner Stärke zur See bedingt sei, beeilte es sich, eine gewaltige Flotte zu schaffen.

Erzherzog Ferdinand Max erkannte die Gefahr und setzte alles daran, auch Österreich eine Flotte zu geben, welche in nächster Zukunft als ebenbürtiger Gegner den Kampfplatz betreten konnte; mit unwiderleglichen Beweisen hatte er wiederholt in Denkschriften die Nothwendigkeit einer starken Flotte für Österreich dargethan, und es drängte ihn, unverzüglich ans Werk zu schreiten, eine solche ins Dasein zu rufen.

Die Instandsetzung und Ausrüstung des Linienschiffes Kaiser wurde beschleunigt, die Segelfregatten Schwarzenberg und Novara wurden ans Land geholt, um in Schraubenfregatten verwandelt zu werden; 7 Schrauben-Kanonenboote von 900 Tonnen und 3 Kanonenboote von 350 Tonnen Deplacement als Ersatz für die kleineren Fahrzeuge der Segelflotten wurden gebaut; die Kanonenboote liefen 1861 vom Stapel, 2 Schraubenschoner waren bereits 1860 vollendet worden.

Digitized by Google

Auf Vorschlag Seiner kaiserlichen Hoheit war das Flotillen-Corps mit der Kriegs-Marine vereinigt worden. Ohne Aufschub wurde in Venedig, das nunmehr als secundärer Kriegshafen in Betracht kam, zum Bau von 3 Schrauben- und 6 Rad-Kanonenbooten und auf dem Garda-See zum Bau von 6 Schrauben-Kanonenbooten geschritten, welche sich späterhin, 1866, so wertvoll erwiesen.

Doch Italien hatte mit dem Bau von Panzerschiffen begonnen, und Eh. Ferdinand Max konnte es nicht entgehen, dass die Entscheidung künftiger Seekämpfe in diesen liege.

Der Bau von Panzerschiffen musste ihm daher auch für Österreich dringlich erscheinen. Das erste österreichische Panzerschiff Salamander lief schon 1861 vom Stapel; der Reihe nach folgten die Panzerschiffe Drache, Prinz Eugen, Kaiser Max und Don Juan d'Austria.

Zwei Panzerschiffe konnten schon im Jahre 1864 der kaiserlichen Nordsee-Escadre zugetheilt werden. Die Panzerschiffe Eh. Ferdinand Max und Habsburg tauchten erst in die Fluten, als der Erzherzog österreichischen Boden bereits verlassen hatte.

Digitized by Google

Um auch für ein taktisches Reglement vorzusorgen, welches den Anforderungen einer Dampfer-Flotte entsprach, wurden 1862 die Schrauben-Kanonenboote und ein Schraubenschoner zu einer Escadre unter Commodor Baron Pöckh vereinigt, welche in den süddalmatinischen Gewässern zum besagten Zweck Übungen vornahm.

Wenn man nun die Reihe der oben angeführten Schiffsbauten überblickt und bedenkt, dass dieselben sämmtlich auf heimatlichen Werften hergestellt und ausgerüstet wurden, dass selbst die Panzerung mit Ausnahme jener des SALAMANDER heimisches Erzeugnis war, während Italien damals fast ausschließlich auf das Ausland angewiesen war und fremde Hilfe in Anspruch nehmen musste, so zeigt sich einerseits, welch reichen Fonds von Hilfsquellen, gepaart mit Unternehmungsgeist, der nur einer weckenden Stimme harrte, Österreich barg, andererseits, wie mächtig und wohlthätig die Schöpfung einer Österreichs würdigen Flotte auf die Entfaltung der vaterländischen maritimen Industrie rückwirken musste. Man konnte, ohne eine Täuschung zu befürchten,

Kriegsmarine-Archiv Wien, 7. Stiftgasse 2.

Digitized by Google

die Hoffnung hegen, dass dieselbe hiedurch eine feste Grundlage gefunden habe, um fernerhin auf eigenen Füßen zu stehen und im Norden der Adria einen Hauptstapelplatz des Mittelmeeres für Erzeugnisse maritimer Gewerbsthätigkeit erstehen zu lassen.

Erzherzog Ferdinand Max begriff eben den innigen Zusammenhang zwischen Wehrkraft zur See und maritimer Industrie, und so verstand er es auch, sogenannte unproductive Ausgaben des Staates in fruchtbringende zu verwandeln; die Opfer, welche der Staat für den Augenblick brachte, mussten aller Aussicht nach in naher Zukunft reichlichen Segen bringen. Diese Opfer waren nicht nur geeignet, die Sicherheit des Staates zu verbürgen, sie waren auch darauf berechnet, die Wohlfahrt im eigenen Lande mächtig zu fördern.

Immerdar wird in den österreichisch-ungarischen Küstenlanden der Name »Erzherzog Ferdinand Max« als der eines größten Wohlthäters unvergesslich bleiben.

Bei allen kriegerischen Vorbereitungen vergaß der Erzherzog nicht, für jene Bedürfnisse der Marine vorzusorgen, welche durch

Kriegsmarine-
Archiv Wien, 7.
Stiftgasse 2.

Digitized by Google

anderweitige Rücksichten geboten schienen; eines derselben war die Verfassung eines Marine-Dienst-Reglements, welches, den Eigenthümlichkeiten des Seedienstes entsprechend, möglichst genau die Pflichten und Rechte des Einzelnen festsetzte. Eh. Ferdinand Max hatte zu diesem Zweck im Jahre 1860 eine Reglements-Commission eingesetzt, der auch der greise Vice-Admiral i. D. Dahlerup beigezogen wurde.

Während des Krieges 1859 hatte sich die Unrichtigkeit der Karten des venetianischen Küstengebietes erwiesen; alsbald nach dem Kriege wurde zu einer Neu-Aufnahme desselben geschritten und hiemit die Reihe jener hydrographischen Arbeiten eröffnet, welche später das ganze Adriatische Meer umfassten.

Erzherzog Ferdinand Max, in Voraussicht seines Scheidens von der Heimat, wollte endlich seiner geliebten Marine und den maritimen Interessen Österreichs im vollsten Umfange für Gegenwart und Zukunft eine sichere Bürgschaft bieten; im besonderen der Neugestaltung der innerpolitischen Verhältnisse Rechnung tragend, erkannte er die Nothwendigkeit, ihr durch eine selbständige Vertretung im Staatsorganismus

Digitized by Google

eine solche Bürgschaft zu schaffen. Das gesammte Seewesen des Reiches, Kriegs- und Handels-Marine, sollte einer unabhängigen Centralstelle — einem Marine-Ministerium — unterstellt werden; der Erzherzog war der Überzeugung, dass nur auf diese Weise das Verständnis der hohen Bedeutung dieser Interessen für Österreich zum Durchbruche gelangen und denselben auch in Österreich jene Beachtung und Berücksichtigung zutheil werden könne, welche ihnen naturgemäß gebürt.

Der oberste Kriegsherr, in voller Würdigung der Bestrebungen seines erlauchten Bruders, genehmigte mit Allerhöchster Entschließung vom 20. November 1862 die Organisation des k. k. Marine-Ministeriums, welche mit diesem Tage in Kraft trat.

Erzherzog Ferdinand Max sollte nicht selbst Zeuge der ruhmvollen Thaten sein, welche die von ihm geschaffene, von seinem Geiste beseelte Flotte in naher Zukunft für Kaiser und Vaterland zu vollbringen berufen war.

Schon 1861/62 hatte zwischen Erzherzog Ferdinand Max und Napoleon III. ein Gedanken-

Digitized by Google

austauch stattgefunden, welcher die Übernahme des zu errichtenden mexikanischen Kaiserthrones von Seite des Erzherzogs zum Gegenstande hatte. Kaiser Napoleon, seit 1862 im Kriege gegen Mexico begriffen, hielt die Zeit nunmehr für günstig, daselbst eine monarchische Regierung zu installieren, da in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika damals der Bürgerkrieg wüthete und ein gewaltsames Eingreifen der Union nicht zu befürchten war.

Am 10. Juni 1863 hielt der französische General Forey in der Hauptstadt Mexico seinen Einzug; er setzte eine provisorische Regierung ein und berief eine Notablen-Versammlung, die zu bestimmen hatte, welche Regierungsform endgiltig anzunehmen sei. Dieselbe erklärte sich für Einführung der beschränkten erblichen Monarchie und fasste den Beschluss, an Eh. Ferdinand Max eine Deputation zu entsenden, um ihm die Krone von Mexico anzubieten.

Am 10. April 1864 empfieng Erzherzog Ferdinand Max die mexikanische Deputation in seinem Schlosse Miramare, welche ihm das Ergebnis der Volksabstimmung — seine Wahl zum Kaiser von Mexico — ankündigte.

Digitized by Google

Der Erzherzog nahm die Krone an; er fühlte sich verpflichtet, dem Rufe des bisher durch wilde Parteikämpfe entzweiten, unglücklichen Volkes zu folgen, ihm den inneren Frieden und die Segnungen der Cultur zu bringen.

Mit der Annahme der Kaiserkrone Mexicos legte er das Ober-Commando der k. k. Kriegs-Marine in die Hände Seiner Majestät zurück, nachdem er bis zum letzten Augenblicke mit größter Hingebung für das Gedeihen derselben gewirkt hatte; wenn es der kaiserlichen Marine beschieden war, im nordischen Kriege 1864 Lorbeern zu erringen, so hatte sie auch dies der Initiative ihres unvergesslichen Ober-Commandanten zu danken.

Am 14. April schiffte sich Seine Majestät Kaiser Maximilian mit Ihrer Majestät der Kaiserin Charlotte am Bord der österreichischen Schraubenfregatte Novara ein.

Am 28. Mai ankerte die Novara vor Vera-Cruz; am 7. Juni hielt das Kaiserpaar, vom Jubel des Volkes begrüßt, seinen Einzug in der Hauptstadt Mexico.

Dies schien ein gutes Omen für die Zukunft, während die bald hierauf einlangende

Digitized by Google

Nachricht über das Seegefecht bei Helgoland den Kaiser mit Genugthuung auf das Ergebnis seiner früheren Thätigkeit blicken ließ.

Es würde für eine Schrift wie diese, welche vor allem das Wirken des Eh. Ferdinand Max in der Heimat zu schildern bestimmt ist, zu weit führen, der Entwicklung der Dinge in Mexico zu folgen; es genügt zu sagen, dass Kaiser Maximilian trotz aller Hindernisse stets bestrebt war, das Ideal seines Lebens zu verwirklichen und nur das Wohlergehen seines Volkes vor Augen hatte.

Doch die politische Lage in Nord-Amerika änderte sich, als 1865 der Bürgerkrieg sich zu Gunsten der Nordstaaten entschied; diese beeilten sich, jedes Eingreifen europäischer Staaten in ihre continentalen Angelegenheiten zurückzuweisen.

In Europa andererseits führten die Gegensätze zwischen Österreich und Preußen zum Kriege; Napoleon, unter solchen Umständen das Gelingen seiner Unternehmung in Mexico als aussichtslos erkennend, entschloss sich, angesichts der drohenden Haltung der Union und

Digitized by Google

der verwickelten Lage in Europa zur Zurückziehung seiner Truppen aus Mexico.

Kaiser Maximilian entsandte seine Gemahlin nach Europa, um bei Napoleon auf Grund der Verträge Einsprache zu erheben und einen Aufschub für das Zurückziehen der französischen Truppen bis zur Organisation einer einheimischen mexikanischen Armee zu erlangen; doch vergebens.

In dieser schweren Zeit erhielt Kaiser Maximilian die Nachricht vom Siege bei Lissa; die Eindrücke dieser freudigen Nachricht hat er in einem Handschreiben an Vice-Admiral Tegetthoff niedergelegt, in welchem er seiner Freude und seiner Anerkennung über die Leistungen der kaiserlichen Flotte in warmen Worten Ausdruck gab.

Kaiser Maximilian konnte sich nicht entschließen, seine Getreuen zu verlassen, und suchte einen National-Congress zustande zu bringen, um einen friedlichen Ausgleich der Parteien herbeizuführen; er wollte sich dem Ausspruche desselben unterwerfen, für den Fall, als der Congress für die Republik entschied. Der Führer der Republikaner, Juarez, der sich nunmehr auf die Hilfe der Union stützen konnte

Digitized by Google

und Frankreich nicht mehr zu fürchten hatte, wies diese Anträge zurück; die Feindseligkeiten nahmen ihren Fortgang.

An der Spitze seiner Truppen zog der Kaiser der republikanischen Armee entgegen; bei Queretaro kam es zur Entscheidungsschlacht.

Nachdem die feindlichen Angriffe wiederholt zurückgeschlagen worden waren, fiel Queretaro durch Verrath des kaiserlich mexikanischen Obersten Lopez; Kaiser Maximilian wurde gefangen genommen.

Ein Kriegsgericht verurtheilte den Herrscher zum Tode. Juarez, jede Einsprache der berufenen Vertheidiger des Kaisers gegen die Ungesetzlichkeit des Verfahrens zurückweisend, bestätigte das Todesurtheil, welches am Morgen des 19. Juni 1867 vollzogen wurde.

Auf der Richtstätte angekommen, sprach Kaiser Maximilian offenen Auges, mit heller, fester Stimme die denkwürdigen Worte:

»Ich sterbe für eine gerechte Sache, für die Unabhängigkeit und Freiheit Mexicos. Möge mein Blut das Unglück meiner neuen Heimat besiegen! Es lebe Mexico!«

Digitized by Google

Kaum hatte er diese Worte beendet, erscholl das Commando »Feuer«! Von 6 Kugeln getroffen, starb der Kaiser mit seinen treuen Generalen Miramon und Mejia den Heldentod.

In der Kirche S. Andreas in Mexico wurden die irdischen Überreste des Kaisers bestattet, und fünf Monate später nach langen Unterhandlungen an den Vice-Admiral Tegetthoff als Bevollmächtigten der kaiserlichen Familie übergeben. S. M. Fregatte Novara, welche den Kaiser in der Blüte der Jahre über den Ocean geführt hatte, brachte seinen Leichnam nach dem heimatlichen Gestade zurück.

Digitized by Google

1829

3. Juni.

El-Araisch.

Am 31. Juni 1828 wurde die österreichische Brigantine Veloce, Capitän Gaspar Blasinich, 30 Meilen seewärts von Cadix von der marokkanischen Corsarenbrigg Rabia-el-Gheïr gekapert. Die Brigantine befand sich auf einer Reise von Triest nach Rio de Janeiro und führte eine hauptsächlich aus Öl und Wein bestehende Ladung am Bord. Die Veloce wurde vom Corsaren nach Rabat-Salé gebracht, wo man ihre Bemannung in harter Gefangenschaft zurückhielt.

Capitän Blasinich wendete sich in seiner Noth an den sardinischen Consul in Tanger und erzielte, dass sich dieser der Bemannung

Digitized by Google

der VELOCE annahm und auch für ihre Verpflegung sorgte.

Durch diesen Functionär gelangte auch die Nachricht von der Vergewaltigung, welche die VELOCE erfahren hatte, an das Generalconsulat in Gibraltar, an die österreichischen Vertretungen in Madrid und in Lissabon, durch diese an das Marine-Ober-Commando in Venedig und endlich an den Staatskanzler in Wien.

Um der österreichischen Flagge für diese ihr widerfahrene Beleidigung Genugthuung zu verschaffen, beschloss man, eine Schiffsdivision, bestehend aus den Corvetten CAROLINA und ADRIA, der Brigg VENETO und dem Schoner ENRICHETTA, welche Schiffe in der Levante weilten, unter dem Befehle des Commandanten der CAROLINA, Corvetten-Capitäns Bandiera, nach dem westlichen Mittelmeere zu entsenden.

Die Reise der Flottenabtheilung verzögerte sich infolge ungünstiger Witterungsverhältnisse, so dass die kaiserliche Schiffsdivision erst im Jänner 1829 in Gibraltar anlangte.

Da die marokkanische Regierung in der Bemannung der VELOCE ein Pfand für Repressalien besaß, musste Bandiera sich vorläufig

Digitized by Google

von Gewaltmaßregeln enthalten und sich auf Verhandlungen beschränken, die mit Hilfe der Consuln in Tanger geführt wurden.

Die Flottenabtheilung kreuzte daher vorläufig im Atlantischen Ocean, um unsere heimkehrenden Kauffahrer zu beschützen und die marokkanischen Corsarenschiffe bei sich ergebender Gelegenheit abzufangen; letztere waren jedoch zu vorsichtig, um sich der Begegnung eines österreichischen Kriegsschiffes auszusetzen, und hielten sich in dem bei El-Alraisch (Larache) in die See mündenden Flusse Luecos versteckt.

Den diplomatischen Verhandlungen gelang es alsbald, die Freigabe der Bemannung der Veloce zu erwirken; der Vezir des Sultans von Marokko, Ben Gelun, stellte ferners eine schriftliche Erklärung aus, in welcher die Wegnahme der Veloce als ein eigenmächtiger Act des marokkanischen Schiffs-Commandanten bezeichnet und eine Bestrafung desselben zugesagt wurde. Als aber die Rückgabe des Schiffes und eine angemessene Entschädigung gefordert wurde, änderte er die Sprache und begann unter den nichtigsten Vorwänden die an ihn gestellten Forderungen abzulehnen.

Digitized by Google

Bandiera musste daher Bedacht nehmen, mit Gewalt zu erreichen, was im Wege der Verhandlungen nicht erzielt werden konnte. Er richtete sein Augenmerk auf El-Araisch, woselbst sicheren Nachrichten zufolge die beiden Corsarenbriggs, auf deren Erscheinen in See die österreichische Schiffsdivision bisher vergeblich gewartet hatte, sich noch immer verborgen hielten.

Bandiera fasste den Entschluss, die beiden Corsarenbriggs zu zerstören, und ankerte am 2. Juni mit den Schiffen in der auf der Skizze (Seite 32) versinnlichten Weise, in geringer Entfernung vom Strande nördlich von El-Araisch. Diese Stadt liegt, von der See gesehen, amphitheatralisch am Abhang eines vom Luecosflusse bespülten Hügels und ist von crenelierten Thürmen umgeben, die in die Umfassungsmauern eingebaut sind; zwischen den Thürmen befanden sich zur Zeit starke Batterien, und auch an der Küste waren Geschütze aufgestellt.

An der Mündung des Luecos liegt eine circa einen Kilometer lange Landzunge, die das westliche Flussufer bildet; sie ist ihrer Länge nach von einer Hügelreihe durchzogen,

Digitized by Google

Digitized by Google

fällt gegen die See sanft ab und weist fast durchwegs sandigen Boden auf. An ihrer der Stadt zugekehrten Spitze waren zur Vertheidigung der Einfahrt fünf Kanonen aufgestellt, und in nächster Nähe der letzteren lag eine große Plätte zur Überführung von Truppen bereit. Die beiden im Flusse liegenden Corsarenbriggs konnten von den österreichischen Schiffen nicht gesichtet werden, da sie in Deckung der vorerwähnten Hügelreihe lagen.

In der Nacht vom 2. zum 3. Juni machte Bandiera mit einem Seitenboote der CAROLINA eine Recognoscierungsfahrt, konnte aber nur die Wachtfeuer der Marokkaner ausnehmen und ihre Wachrufe hören.

Am Morgen des 3. Juni wurden spanische Fischer angehalten, von welchen man in Erfahrung brachte, dass die Marokkaner einen Angriff gewärtigten, aber keine besonderen Vorbereitungen zur Abwehr getroffen hätten. Auf dies hin beschloss Bandiera sofort agressiv vorzugehen.

Er berief die Commandanten der Landungsdetachements am Bord der CAROLINA, ertheilte ihnen die nöthigen Instructionen und gab sodann den Befehl zum Angriffe.

Digitized by Google

Die Truppe, welche sich in acht Booten, darunter vier bestückte Barkassen, gegen das Ufer der Landzunge bewegte, bestand aus 180 Mann und war aus Matrosen, Marine-Infanteristen und Raketeuren (Kanonieren) zusammengestellt; außerdem war noch eine Reserve von 36 Mann vorhanden.

Das Commando über die Truppe führte der Commandant der ADRIA, Corvetten-Capitän Zimburg von Reinerz, unter welchem Fregatten-Lieutenant Fecondo von Früchtenthal als Commandant der Raketengeschütze, ferner die Schiffsfähnriche von Kudriaffsky, Schmidt und Belli und Marinecadett Hinterholzer als Abtheilungs-Commandanten standen; mit dem Commando der Boote und der Reserve war Schiffsfähnrich Attajan betraut.

Späterhin begab sich auch der Commandierende, Corvetten-Capitän Bandiera, ans Land, um nöthigenfalls in die Manöver der Landungstruppen eingreifen zu können, ohne die Schiffe aus den Augen verlieren zu müssen. Das Commando der CAROLINA hatte er für die Zeit seiner Abwesenheit dem Fregattenlieutenant Pasqualigo übertragen.

Digitized by Google

Kaum waren die Boote mit der Landungstruppe formiert, so eröffneten die Batterien von El-Araisch gegen dieselben ein lebhaftes Feuer, das jedoch ohne Wirkung blieb.

Um 8 Uhr morgens wurde der Strand erreicht; die Ausschiffung bot trotz günstigen Wetters und Windstille wegen des seichten Wassers einige Schwierigkeiten, und es musste eine ziemliche Strecke mit über dem Kopfe gehaltenen Gewehren und Munition durchwatet werden, bevor man festen Fuß fassen konnte.

Die Ausschiffungstruppe wurde alsbald von den Batterien der Stadt, jedoch erfolglos beschossen. Andere Behelligungen hatte sie vorläufig nicht zu bestehen, da eine starke Abtheilung feindlichen Fußvolkes, welche an der Spitze der Landzunge, wahrscheinlich zur Deckung der Fähre stand, sich passiv verhielt.

Sogleich wurde der Marsch in der Richtung gegen die Corsarenschiffe angetreten; die vorgeschobenen marokkanischen Wachposten zogen sich eiligst zurück. Alle Anzeichen wiesen darauf hin, dass die Marokkaner einen Angriff auf die Stadt, nicht aber einen solchen gegen die Corsarenschiffe gewärtigt hatten.

Digitized by Google

Nach anstrengender Durchquerung heißer Sandfelder erreichte die Truppe die Hügelkette, von deren Rücken aus man die zwei im Flusse liegenden Corsaren erblickte. Schon war der Abstieg gegen dieselben bewirkt, als von Norden her plötzlich eine marokkanische Cavallerie-Abtheilung gegen die Truppe heransprengte. Die Annäherung erfolgte so rasch, dass nicht mehr genügend Zeit blieb, ein Carré zu formieren, und fast wäre es um die Truppe geschehen gewesen, wenn nicht die Raketengeschütze rasch in Action gebracht worden wären; wenige Schüsse aus denselben genügten, um die feindliche Reiterei zu zersprengen und zu verjagen.

Die beiden Corsarenschiffe lagen in Linie vertäut; es waren zwei schöne Schiffe mit Briggtakelung, von welchen das eine 14, das andere 16 Kanonen führte; beide waren von ihrer Bemannung verlassen.

Die Raketengeschütze eröffneten nun das Feuer gegen die Corsaren, mussten jedoch alsbald gegen die von der Spitze der Landzunge aus vordringenden feindlichen Abtheilungen gerichtet werden, deren Schüsse mehrere Öster-

Digitized by Google

reicher tödteten. Dem Feuer der Raketengeschütze im Vereine mit dem Detachement der CAROLINA gelang es auch, den Feind zu verhindern, die fünf an der rechten Seite der Flussmündung aufgestellten Geschütze gegen die Österreicher zu kehren. Indessen bereitete diese marokkanische Abtheilung, die sich stets in Deckungen hielt, unserer Truppe manche Schwierigkeiten.

Gleichzeitig wurden die beiden Corsarenschiffe fleißig mit Raketen beschossen, die zwar trafen, jedoch nicht imstande waren, sie in Brand zu stecken.

Auf dies hin erboten sich der Quartiermeister Josef Garabini und Marsgast Nikolaus Tonin, zwei brave Seeleute, deren Namen der Nachwelt erhalten zu bleiben verdienen, den näherliegenden, etwa 100 *m* vom Ufer entfernten Corsaren schwimmend zu erreichen und ihn in Brand zu stecken. An ihren Köpfen befestigte Raketen und Feuerwerkskörper mit sich tragend, stürzten die Beiden sich in den Fluss und gelangten glücklich zum Schiffe; sie erklommen dasselbe, häuften vorgefundenes Werg zusammen, und bald stand die 16-Kanonen-Brigg in Flammen.

Digitized by Google

Obzwar von den in Deckungen seitlich postierten Marokkanern heftig beschossen, konnten die beiden Tapfern nach Vollendung dieses Werkes glücklich das Ufer wieder erreichen, ohne Schaden genommen zu haben. Sofort erklärten sie sich bereit, auch das zweite, etwa 140 *m* vom Land entfernte Fahrzeug anzuzünden; dies wurde jedoch vom Corvetten-Capitän Zimburg nicht mehr gestattet. Doch gelang es schließlich, auch diesem Schiffe mit den Raketen ein Leck an der Wasserlinie beizubringen und es zu zerstören.

Der Zweck der Expedition war hiemit erreicht, und da die Truppe durch fünf Stunden in drückender Sonnenhitze im feindlichen Feuer gestanden war, ließ Corvetten-Capitän Zimburg den Rückzug antreten.

Dies war aber für die Marokkaner, welche sich inzwischen, namentlich durch den Zuzug, den sie aus El-Araisch mit der Fähre erhielten, bedeutend verstärkt hatten, das Signal, ihre gedeckten Stellungen zu verlassen und von allen Seiten auf die österreichische Ausschiffungs-Truppe einzudringen.

Letztere hielt sich wacker, wurde aber vom Gewehrfeuer des mit großer Übermacht

Digitized by Google

auftretenden Feindes, sowie von seiner Cavallerie, die wieder in Action trat, stark bedrängt. Erst als das Gefecht in den Schussbereich der Schiffe gelangt war. erfuhren die Österreicher durch das Feuer der Corvette CAROLINA, welches unter den Marokkanern stark aufräumte, eine wirksame Unterstützung; dieses Feuer musste jedoch, als sich die Truppe dem Strande näherte, beschränkt werden, um nicht die eigenen Leute zu gefährden.

Inzwischen war eine frische Westbrise aufgesprungen, die Seegang erzeugte, welcher die Wiedereinschiffung in hohem Grade erschwerte. Auch diese letzte Phase des Kampfes forderte noch Opfer, so dass die Zahl der Todten 22 und die der Verwundeten 14 erreichte.

Zu den ersteren hatte die Marine-Infanterie die meisten Opfer geliefert, da es ihr zufiel, die Einschiffung des Gros der Expedition zu decken, eine Pflicht, die sie mit heroischer Selbstverleugnung erfüllte. Es fielen die Matrosen: Lorenz Scarsin aus Porto Secco (Venetien); Alois Marchetti, Messina (Sicilien); Peter Spagnoletto, Venedig; die Corporale: Franz Caucich, Görz; Lazarus Morandini, Venedig; ferner die In-

Digitized by Google

fanteristen: Anton Armsteiner, Wien; Bartholomäus Reggio, Bojan; Johann Deponti, Smigna; Cäsar Trentin, Noventa; Johann Armarevoli, Venedig; Peter Paretto, Noventa; Augustin Mazzucato, Treviso; Lorenz Toresan, Cavano; Josef Veratti, Ponte Ago; Alois Zamparo, Portogruaro; Alois Baorollo, Portogruaro; Peter Gentin, Portogruaro; Sanctus Costanzo, Strà; Engelbert Gobato, Lido; Mathäus Boldrin, Bojan; Engelbert Sisti, Venedig; endlich der Kanonier Mathäus Heindel aus St. Ulrich.

Die Verluste, welche der Feind erlitt, sind nicht bekannt geworden, müssen aber bedeutend gewesen sein, da außer der Ausschiffungstruppe auch die österreichischen Schiffs- und Bootsgeschütze in seinen Reihen stark aufräumten.

Die CAROLINA gab gelegentlich der Rückkehr der Truppen im ganzen 33 Schüsse ab, anfänglich Kugeln, später Kartätschen.

Während die Truppe am Lande kämpfte, wurde die der Stadt zunächst liegende Brigg VENETO beschossen, ohne jedoch hiebei einen Schaden zu erleiden. VENETO erwiderte das Feuer so glücklich, dass in kurzer Zeit eine

Digitized by Google

der Landbatterien zum Schweigen gebracht und mehrere Häuser in der Stadt in Brand gerathen waren. Die Corvette CAROLINA konnte hiezu nur drei Geschütze in Verwendung bringen, da der Rest ihrer Backbordbatterie durch den VENETO maskiert war.

Um 5 Uhr nachmittags lichtete die Escadre die Anker, um auf die Rhede von Gibraltar zurückzukehren.

Seine Majestät weiland Kaiser Franz I. geruhte in Anerkennung der Verdienste bei der Waffenthat von El-Araisch dem Corvetten-Capitän Bandiera das Commandeurkreuz und dem Corvetten-Capitän von Zimburg das Kleinkreuz des Leopold-Ordens zu verleihen. Schiffslieutenant Bocco wurde zum Corvetten-Capitän und Marine-Cadett Hinterholzer zum Linienschiffs-Fähnrich befördert. Die beiden Unterofficiere, welche den feindlichen Corsaren in Brand gesteckt hatten, erhielten die goldene Tapferkeits-Medaille; außerdem wurden dem Corvetten-Capitän Bandiera vier silberne Tapferkeits-Medaillen übermittelt, um sie, mit Berücksichtigung des Raketen-Detachements, an jene zu übergeben, welche sich am meisten aus-

Digitized by Google

gezeichnet hatten. Fregattenlieutenant Pasqualigo, ferner die Schiffsfähnriche Kudriaffsky, Schmidt, Attajan und Belli, sowie die bei der Affaire betheiligten Mannschaften wurden mit der Allerhöchsten Belobung ausgezeichnet.

An die Affaire von El-Araisch reihten sich später die Bombardements von Arsila und Tetuan, und der Sultan von Marokko sah sich schließlich gezwungen, die von der österreichischen Regierung gestellten Forderungen in vollem Umfange zu erfüllen.

Digitized by Google

1840

4. November.

St. Jean d'Acre.

Um der Türkei, welche in Gefahr war, im Kampfe gegen ihren Vasallen Mehemed Ali, Vice-König von Ägypten, zu unterliegen, beizustehen, hatten Österreich, England, Russland und Preußen zu deren Schutz eine Alliance geschlossen.

Eine Flotte, aus englischen, österreichischen und türkischen Schiffen bestehend, unter Oberbefehl des englischen Admirals Stopford, erschien in den syrischen Gewässern, um sich der Hafenplätze zu bemächtigen und Ägypten die Seeverbindung mit seiner Armee in Syrien abzuschneiden; einer der wichtigsten Punkte der syrischen Küste war das stark befestigte St. Jean d'Acre.

Digitized by Google

Dieser Ort liegt auf einer südwestwärts vorspringenden Landspitze. Die Werke waren mit 150 Geschützen, zum großen Theil 24-, 18- und 12-Pfündern, wovon 107 nach der Seeseite gerichtet waren, armiert; die Besatzung betrug circa 5000 Mann. Der Küstenrand daselbst ist von seichtem Wasser umrahmt.

Die alliierte Flotte bestand englischerseits aus 7 Linienschiffen, 4 Fregatten, 2 Corvetten, 4 Dampfern, ferner aus den österreichischen Fregatten MEDEA, GUERRIERA und der Corvette LIPSIA, endlich einem türkischen Linienschiffe.

Die österreichische Escadre stand unter Befehl des Contre-Admirals Bandiera; die Fregatte GUERRIERA commandierte Seine kaiserliche Hoheit Erzherzog Friedrich.

In der Nacht vom 2. auf den 3. November nahmen zwei englische Fregatten Lothungen vor und legten zur Bezeichnung der seichten Stellen Bojen aus.

Den 3. November hatte Admiral Stopford für den Angriff bestimmt; derselbe hatte seine Commando-Flagge auf dem Dampfer PHÖNIX gehisst, um leichter die Operationen übersehen und leiten zu können. Ursprünglich hatte Ad-

Digitized by Google

miral Stopford in seinem Angriffsplane die österreichischen Schiffe unberücksichtigt gelassen, da ihre Artillerie von zu geringem Caliber sei, um wesentlich einwirken zu können. Doch Erzherzog Friedrich und Oberst von Lebzeltern, der Vorstand des Hofstaates Seiner kaiserlichen Hoheit, erklärten, dass sie entschlossen seien, zur Bekämpfung von St. Jean d'Acre soviel beizutragen, als ihre Mittel gestatteten, und dass sie sich keineswegs einer Gefahr entziehen wollten, welcher ihre Verbündeten sich aussetzten.

Um 10 Uhr vormittags nahmen die Schiffe, in zwei selbständigen Colonnen formiert, auf Signal des Commandierenden Cours gegen das Land. Nach 2 Uhr p. m. waren alle Schiffe in ihre für die Beschießung angewiesenen Positionen, beiläufig eine halbe Meile vom Ufer entfernt, eingerückt. Fünf englische Linienschiffe postierten sich gegenüber der Westfront der Stadt; 2 englische Linienschiffe, 3 Fregatten, 2 Corvetten, die kaiserlichen Fregatten MEDEA und GUERRIERA, die Corvette LIPSIA und das türkische Linienschiff nahmen gegenüber der Südfront Stellung, die 4 Dampfer, welche zuerst das Feuer auf

Digitized by Google

große Entfernung aus ihren Paixhans-Geschützen eröffneten, hielten sich gegenüber den Werken der Landspitze.

Sobald die Schiffe ihre Stellungen erreicht und geankert hatten, begann das Feuer, welches vom Land aus lebhaft erwidert wurde. Doch das Feuer der Ägypter war schlecht gezielt; sie schossen meist zu hoch. So erhielt die Fregatte GUERRIERA nur einen Schuss in den Körper, hingegen mehrere ins Takelwerk; durch zwei Stunden hielt das Feuer des Feindes an.

Nach 4 Uhr sprang das Hauptpulver-Magazin der Festung in die Luft; in der Stadt trat allgemeine Verwirrung ein. Die Verheerungen infolge der Explosion waren groß, die in Reserve-Stellungen befindlichen Truppen erlitten schwere Verluste.

Für kurze Zeit schwieg auf beiden Seiten das Geschützfeuer, bald wurde es aber von Seite der Flotte wieder aufgenommen; der Feind erwiderte dasselbe schwach, endlich stellte er das Feuer ein.

Die einbrechende Nacht machte der Beschießung ein Ende; am nächsten Morgen sollte

Digitized by Google

dieselbe fortgesetzt, sodann gelandet und gestürmt werden.

Um $3^1/_2$ Uhr früh kam der türkische Contre-Admiral Walker Bey am Bord der GUERRIERA und meldete dem Erzherzog, dass er die Nachricht erhalten habe, etwa 1500 Mann der Garnison seien entwichen und demnach die Gelegenheit zu einem erfolgreichen Überfalle geboten; er selbst verfüge aber nicht über genügende Mannschaft, auch sei diese Nachricht möglicherweise eine Kriegslist des Feindes, er bitte daher um Unterstützung. Erzherzog Friedrich sagte zu, und ohne Verzug wurden die Anstalten zur Landung getroffen. Zufällig befand sich das Flaggenschiff MEDEA, das um Mitternacht unter Segel gesetzt hatte und seewärts aufkreuzte, zur Zeit in der Nähe der GUERRIERA; der Erzherzog sandte den Linienschiffs-Fähnrich Pöltl an Bord der MEDEA, um vom Admiral Bandiera die Bewilligung seines Vorhabens zu erbitten, was von diesem gestattet wurde.

Erzherzog Friedrich übergab das Schiffs-Commando dem Corvetten-Capitän Marinovich und verließ mit einem 114 Mann starken Landungs-Detachement, bestehend aus Matrosen,

Digitized by Google

Marine-Infanteristen und Marine-Artilleristen, welche zwei Raketengestelle und 116 Raketen mit sich führten, die Fregatte. In Begleitung Seiner kaiserlichen Hoheit befanden sich Oberst von Lebzeltern, Oberlieutenant Dumont, Linienschiffs-Fähnrich Dembowsky, Artillerie-Lieutenant Schewczik, der, obwohl fieberkrank, nicht zurückbleiben wollte, die See-Cadetten Hochkofler und Kohen, Oberarzt Dr. Minonzio, endlich seine Diener Barakovich und Ranzi, welche den Erzherzog gebeten hatten, sich ihm anschließen zu dürfen.

Die Boote fuhren so rasch und lautlos als möglich und erreichten bald den von Walker Bey bezeichneten Landungsplatz beim Wasserthore. Dort traf der Erzherzog den Grafen Nugent mit 4 englischen Matrosen und 10—12 Türken.

Das Stadtthor war geschlossen, ringsum herrschte tiefste Stille.

Seitwärts vom Thor entdeckte man eine als Schießscharte benützte Öffnung; durch dieselbe drangen die Österreicher und kamen in einen großen Hof; von der türkischen Truppe des Walker Bey war nichts zu sehen.

Digitized by Google

Erzherzog Friedrich beschloss, mit seinen Leuten womöglich bis zu der im Innern der Stadt gelegenen Citadelle vorzudringen und diese durch Überfall zu nehmen; dort wollte er sich solange halten, bis Unterstützung kommen würde.

Um aber für alle Fälle den Rückzug offen zu haben, versuchte man das Stadtthor zu öffnen; dieses war jedoch verriegelt und mit schweren Bausteinen verrammelt. Werkzeuge, um das Thor gewaltsam zu öffnen, fehlten; es wurde daher ein Boot nach der GUERRIERA gesandt, um solche zu holen. Um jedoch nicht wertvolle Zeit zu verlieren, beorderte Erzherzog Friedrich seine Leute, sogleich in die Stadt vorzudringen.

Bald stieß man auf kleine Trupps ägyptischer Soldaten, doch unterließ der Erzherzog auf Rath des Obersten von Lebzeltern, welcher eine Alarmierung der Garnison befürchtete, jeden Angriff.

Die Dunkelheit, welche noch herrschte, ließ die Österreicher unbehelligt an denselben vorüberziehen. Obwohl einigemale irregehend, erreichte die Schar noch rechtzeitig, ehe der heran-

Digitized by Google

brechende Morgen sie verrieth, die Citadelle; diese war ohne Besatzung und wurde sogleich erstiegen. Ungesäumt wurden alle Vorkehrungen zur Vertheidigung getroffen, was dadurch erleichtert wurde, dass der Thurm nur eine Aufgangstiege besaß und sonst sturmfrei war. Diese Aufgangstiege wurde besetzt und die beiden Raketengestelle derart postiert, um allenfalls Stürmende zu beschießen.

Der Tag brach an; es war der Namenstag des ruhmbedeckten Vaters Seiner kaiserlichen Hoheit, Erzherzogs Karl. Erzherzog Friedrich ließ eine türkische Flagge auf dem Flaggenstocke der Citadelle hissen, rechts davon eine österreichische Flagge und links eine englische, welche Nugent mitgebracht hatte. Kaum wurden auf der GUERRIERA die auf der Citadelle gehissten Flaggen bemerkt, als dieses Schiff zum Salut 21 Kanonenschüsse löste, welchem Beispiel alsbald das türkische Linienschiff, das englische Linienschiff PRINCESS CHARLOTTE und das österreichische Flaggenschiff MEDEA folgten.

Durch anderthalb Stunden hielt Erzherzog Friedrich mit seinem Detachement allein die Citadelle, bis Landungstruppen von der

Digitized by Google

MEDEA, von den englischen Schiffen und von dem türkischen Linienschiff in die Stadt einzogen.

Mittlerweile hatte der Rest der ägyptischen Garnison durch das Landthor die Stadt und die Festung verlassen, um sich zu ergeben; wider alle Erwartung schnell war St. Jean d'Acre gefallen.

Die Alliierten hatten an Todten und Verwundeten einen Verlust von 60 Mann; die Havarien der Schiffe waren gering.

Der Verlust des Feindes an Mannschaften lässt sich nicht genau bestimmen, doch war er jedenfalls bedeutend (angeblich 2000 Mann); die Explosion des Pulvermagazins allein hatte viele Opfer gekostet. Über 3000 Ägypter wurden gefangen genommen, die Beute an Kriegsmaterial war groß.

Die Werke hatten weniger gelitten, als in Anbetracht der gewaltigen Artillerie der Verbündeten vorausgesetzt werden durfte.

Digitized by Google

1848

2. und 13. Juni.

Zurückweisung von Angriffen auf Caorle.

Der k. k. Militär-Commandant zu Triest, FML. Graf Gyulai, sah sich nach dem vollzogenen Abfalle Venedigs und der hiedurch eingetretenen wesentlichen Schwächung der k. k. Kriegs-Marine vor die Aufgabe gestellt, für die Sicherung des Küstengebietes zwischen Venedig und Triest nach Thunlichkeit Sorge zu tragen.

Auf Anregung von Seite des k. k. FZM. Grafen Nugent, der eine Armee sammelte, welche einerseits dem in Verona eingeschlossenen Marschall Radetzky die Hand reichen, anderseits von der Landseite gegen Venedig operieren sollte, und deren Vortruppen in Görz und am

Digitized by Google

Isonzo standen, beschloss FML. Graf Gyulai, zur Bewachung und Vertheidigung der friaulischen Küste eine Flotille aus leichten Fahrzeugen von sehr geringem Tiefgang aufzustellen. Diese »zum Rudern und Segeln« befähigten Fahrzeuge sollten, nach dem Wunsche des Feldzeugmeisters, »die Landoperationen längs der Küste begleiten und unterstützen, und in der Höhe des linken Flügels der Isonzo-Armee am Ufer und in den Canälen vorgehen«.

Nachdem die vorhandenen leichten Fahrzeuge der k. k. Kriegs-Marine, Penichen und Kanonierboote, für die Zwecke, welchen die zu schaffende Flotille dienen sollte, noch immer einen zu großen Tiefgang aufwiesen, wurde von Seite der von Gyulai eingesetzten Commission (Linienschiffs-Lieutenant Ivanossich, Linienschiffs-Fähnrich v. Wüllerstorf und Hafen-Controlor Pöltl) der Ankauf von kleinen Trabakeln vorgeschlagen und nach erhaltener Genehmigung ohne Zeitverlust durchgeführt.

Es waren dies die Trabakeln Amico, Guglielmo, Vincitore, Vulcano, Fiorentino und St. Eufemia, von 44—23 Tonnen Gehalt, welche um die Summe von 12.675 fl. (2900

Digitized by Google

bis 950 fl.) am Triester Platz angekauft wurden.

Die Zurüstung erfolgte aus den im Triester Material-Magazin vorhandenen Vorräthen; auch entnahm man einige Geschütze dem Schoner DROMEDARIO und ließ noch Fehlendes aus den Depôts in Zara kommen.

Das Commando über die Flotille übertrug FML. Graf Gyulai dem Hauptmanne der Marine-Infanterie Apolinar Ritter von Uiejsky, von dessen Kenntnissen der Verhältnisse des Krieges zu Land erwartet werden konnte, dass er den Erfordernissen der Aufgabe, steten Contact zu Lande mit der Armee des FZM. Nugent zu halten, in zweckmäßiger Weise werde nachzukommen wissen.

Unter den Befehlen Uiejskys standen als Commandanten der einzelnen Fahrzeuge: Mar.-Infanterie-Hauptmann Brettner, Linienschiffs-Fähnrich Lang, Fregatten-Fähnrich Milossicz und Lieutenant Hälbig.

Am 24. April verließ die Flotille Triest; ihr Erscheinen an der friaulischen Küste war von der besten Wirkung auf die nicht überall verlässliche politische Haltung der Einwohner-

Digitized by Google

schaft. Die Verbindung mit den Vortruppen der Isonzo-Armee wurde durch ein vom Hauptmanne Brettner geführtes Detachement alsbald über den schon von k. k. Grenztruppen besetzten Ort Cervignano hergestellt.

Am 21. Mai meldete Hauptmann Uiejsky aus Caorle (seine Flotille lag in dem in unmittelbarer Nähe befindlichen Hafen von Falconera), dass fünf Dampfschiffe unausgesetzt vor Caorle kreuzten. Es dürften dies Neapolitaner gewesen sein; denn sardinische Kriegsschiffe kamen erst am 22. vor Venedig an, von wo sie sich aber im Vereine mit den Neapolitanern gegen die istrianische, nicht gegen die friaulische Küste wendeten.

Das Erscheinen der eben erwähnten Dampfer vor Caorle bestärkte Uiejsky in seiner Vermuthung, dass ein Angriff dieses Punktes in Bälde zu erwarten sei. Er traf darnach seine Anstalten.

In der That fanden zu jener Zeit Correspondenzen zwischen dem Commandanten der neapolitanischen Streitkräfte und dem venetianischen Marine-General-Commandanten statt, welche den Zweck hatten, eine Unternehmung gegen Caorle zu vereinbaren. Das Memoire,

Digitized by Google

welches die beabsichtigte Unternehmung zum Gegenstande hatte, stellte als deren Zweck fest: »sich der bewaffneten Küstenfahrzeuge zu bemächtigen, welche in Falconera nächst Caorle geankert seien«.

Contre-Admiral Albini, der sardinische Escadre-Commandant, gieng gerne auf den Plan ein und stellte eine Fregatte nebst den Dampfern Malfatano und Tripoli zur Verfügung. Auch der Dampfer Roma, zu den von der päpstlichen Regierung gegen Österreich entsendeten Streitkräften gehörig, erbot sich, an der Unternehmung theilzunehmen.

Den Dampfern sollte vornehmlich die Aufgabe erwachsen, die zum eigentlichen Angriff auf Caorle bestimmten kleinen, seichtgehenden Fahrzeuge von Venedig aus an den Ort ihrer beabsichtigten Thätigkeit zu schleppen; sie selbst konnten sich in den außerordentlich seichten Küstengewässern dem Lande kaum bis auf wirksamen Schussertrag nähern.

Am 2. Juni kam es zur endlichen Ausführung des geplanten Unternehmens. Man hatte ganz zweckmäßig beabsichtigt, bei Tagesanbruch vor Caorle zu erscheinen und zum

Digitized by Google

Theile durch Überraschung zu wirken; aber das Auslaufen verzögerte sich wesentlich. Erst um 4 Uhr morgens liefen von Lido unter Commando des venetianischen Linienschiffs-Lieutenants Timoteo vier Canonièren und zwei Penichen aus, geschleppt vom Lagunen-Dampfer MESSAGERO und dem päpstlichen Dampfer ROMA; nach 5 Uhr vereinigte man sich mit den aus Tre-Porti auslaufenden sechs Piroghen und fünf Bragozzi, welch letztere Fahrzeuge 150 Mann der venetianischen Bürgergarde am Bord hatten.

Vor Tre-Porti wurden die leichten Fahrzeuge durch die beiden sardinischen Dampfer erwartet, und nach erfolgter Vereinigung steuerten nun die drei Dampfer, MALFATANO, TRIPOLI und ROMA, jeder mit einer Anzahl der leichten Fahrzeuge im Schlepp, gegen die weiter in See befindliche Fregatte BEROLDO, deren Commandant mit der Oberleitung des ganzen Unternehmens betraut war. Dampfer TRIPOLI schleppte die Canonière des venetianischen Commandanten und zwei Penichen; MALFATANO vier Canonièren und fünf Bragozzi; ROMA hatte die sechs Piroghen im Tau.

Digitized by Google

Gegen 2 Uhr nachmittags erreichten Dampfer TRIPOLI mit den von ihm geschleppten Fahrzeugen und die Fregatte BEROLDO die Küstengewässer vor Caorle. Timoteo ließ seine Fahrzeuge auf neun Kabel im Süden vor der dort befindlichen Batterie ankern. TRIPOLI näherte sich noch um einige Kabel der Batterie, über welcher die k. k. Flagge wehte, und das Feuer wurde von beiden Seiten eröffnet. Bald betheiligte sich an demselben auch BEROLDO mit den Geschützen der Hauptbatterie.

Nach kurzer Zeit waren MALFATANO und ROMA ebenfalls herangekommen; die von ihnen geschleppten Fahrzeuge ankerten theils auf den Plätzen, welche im Angriffsplan ihnen zugewiesen worden waren; die Piroghen als die flachgehendsten blieben seewärts auf den Riemen.

Es wurde bald erkannt, dass die gewählte Feuerdistanz zu groß sei, um irgend welche nennenswerte Wirkung erzielen zu können; Penichen und Canonièren erhielten Befehl zu lichten und um drei Kabel vorzurücken. Diese Bewegung wurde unter Segel vollführt, die Piroghen folgten entsprechend nach.

Digitized by Google

Mittlerweile hatte der herrschende SO-Wind lebhaft aufgefrischt und eine sehr bewegte See aufgewühlt. Die unmittelbare Folge hievon war, dass das Geschützfeuer der Penichen und Canonièren sich sehr verlangsamte und gänzlich unsicher wurde. Die seewärts befindlichen, flachgebauten Piroghen begannen steuerlos umherzutreiben und konnten keinesfalls mehr von Nutzen sein.

Obwohl bisher (nach den italienischen Berichten) nur drei Schüsse der kleinen Land-Batterie Treffer, und zwar nur solche von geringer Bedeutung, erzielt hatten, musste man sich entschließen, von der Fortsetzung des Kampfes abzustehen und im Schleppe der drei Dampfer den Rückzug anzutreten.

So hatte der erste Angriff auf Caorle am 2. Juni 1848 hauptsächlich infolge der Ungunst der Elemente — man darf wohl auch sagen, wegen Mangels an richtigem seemännischen Vorausblick — ein recht klägliches Ende gefunden.

Hier muss nun bemerkt werden, dass der größte Theil der k. k. Ruderflotille, auf deren Wegnahme oder Zerstörung es hauptsächlich abgesehen war, zur Zeit dieses ersten Angriffes

Digitized by Google

gar nicht mehr im Hafen von Falconera nächst Caorle anwesend war. Der Commandant der Ruderflotille hatte nämlich im Sinne seiner Instruction, welche ihm vorschrieb, sich möglichst immer auf der Höhe des linken Flügels von Nugents Vortruppen zu halten, den Versuch unternommen, nach Cortelazzo vorzudringen, diesen Hafen zu besetzen, sowie im Canal Cavetta gegen Cava di Zuccarina vorzugehen.

Dieses Unternehmen wurde nun aufgegeben, und schon am 3. Juni war die Ruderflotille in Falconera zurück, wo sie derart postiert wurde, dass ihre Geschütze sowohl die Einfahrt des Hafens von Caorle als jene in den Canal Baseleghe beherrschten.

Das Scheitern des feindlichen Unternehmens gegen unsere nur so äußerst schwach beschützte Küste war eine Quelle großer Freude, die sich auch in den öffentlichen Blättern, namentlich in Triest und Wien, lebhaft äußerte; in Venedig hingegen war die Enttäuschung groß, und sie machte sich in leidenschaftlichen Äußerungen Luft, welche gewiss auch dazu beigetragen haben, den Entschluss

Kriegsmarine-
Archiv Wien, 7.
Stiftgasse 2.

Digitized by Google

zu sehr baldiger Wiederholung des Angriffes auf Caorle schnell zur Reife zu bringen.

Es ist bemerkenswert, dass, trotzdem am 2. Juni die Rettung der leichten Fahrzeuge aus der Gefahr des Strandens und der Wegnahme nur der Thatsache zugeschrieben werden konnte, dass die Expedition über drei Dampfer verfügt hatte, man für die Wiederholung des Unternehmens auf die Verwendung von Dampfschiffen verzichtete.

Zum venetianischen Expeditions-Commandanten war neuerdings der Linienschiffs-Lieutenant Timoteo ausersehen worden. Dieser Officier erhielt den Befehl über folgende Fahrzeuge:

Canonièren TREMENDA, FULMINANTE, MEROPE und STELLA, Penichen PALMA und FURIOSA, dann einige Bragozzi, welch letztere die zur Landung bestimmte Truppenabtheilung am Bord hatten.

Mit diesen Fahrzeugen setzte Timoteo am 11. Juni um 7 Uhr morgens unter Segel.

Um 9 Uhr abends des 12. gelangte er auf einen Ankerplatz drei Meilen südöstlich von Caorle, wo er seine Fahrzeuge in sieben Faden Wasser ankern ließ.

Kriegsmarine-
Archiv Wien, 7.
Stiftgasse 2.

Digitized by Google

Im Laufe der Nacht benützte Timoteo die ab und zu aufspringenden kleinen Brisen, um seine Fahrzeuge nach und nach in die Stellung zu bringen, die er für den Angriff wählen wollte; dabei kam manche Unordnung vor, und man musste die Hilfe des eingetroffenen Dampfers ROMA mehrfach in Anspruch nehmen, welcher von Venedig aus auf Recognoscierung gesendet worden war, die Stätte des bevorstehenden Kampfes aber noch vor Eröffnung des Feuers wieder verließ.

Um $6^1/_2$ Uhr morgens war endlich die TREMENDA als erstes Fahrzeug in die gewünschte Position gebracht, und um 7 Uhr lag die ganze leichte Division — diesmal auf nur vier Kabel Distanz — in einer Linie SW. z.W—NO. z. O, in drei Faden Wasser, südöstlich von der Batterie, welche zur Verwunderung der venetianischen Schiffsbemannungen nicht die geringste Anstalt zu machen schien, dem bevorstehenden Angriff entgegenzutreten und dem zu erwartenden Geschützfeuer zuvorzukommen.

Mit diesem ruhigen Zuwarten hatte es eben seine eigene Bewandtnis! Die Batterie

Digitized by Google

in Caorle verfügte nämlich nur über einen sehr geringen Vorrath an Munition, und man wollte deshalb keinen einzigen Schuss abgeben, bevor nicht die zu Anker gekommenen feindlichen Fahrzeuge ruhige, sichere Zielpunkte abgaben. Das einzige Geschütz der Batterie, von dem man sich eine einigermaßen kräftigere Wirksamkeit versprechen konnte, war eine zwölfpfündige Kanone; für diese waren nur 26 Vollkugel- und 5 Kartätsch-Patronen zur Verfügung!

Marine-Artillerie-Lieutenant Hälbig, unter dessen unmittelbarer Leitung die Batterie stand, hatte einen Glühofen improvisiert, um durch Anwendung von Glühkugeln die Aussicht auf größere Wirkungen zu erhalten.

Als nun das mit aller Lebhaftigkeit eröffnete Feuer der venetianischen Division langsame, bedächtige Erwiderung seitens der Batterie fand, dauerte es nicht lange, bis das zweckmäßige, kaltblütige Vorgehen den verdienten Erfolg erreichte.

Mit dem vierten Schusse hatte die Batterie das »Einschießen« erreicht, indem die Kugel in unmittelbarer Nähe eines der feindlichen

Digitized by Google

Fahrzeuge ins Wasser schlug. Dieser »Fehlschuss« soll mit einem begeisterten »Evviva« der Schiffsbemannungen aufgenommen worden sein.

»Aber der Jubel erstarrte auf den Lippen« — meldete Marine-Infanterie-Hauptmann Uiejsky in seinem über die ganze Affaire erstatteten Berichte — »denn noch ein Schuss unserer Batterie, der diesmal besser war, traf das Schiff! Man sah es plötzlich ganz in Rauch gehüllt, es erfolgte eine Explosion, — das Schiff, durch eine glühende Kugel in die Pulverkammer getroffen, war in die Luft geflogen!«

Das Feuer der feindlichen Schiffe wurde sogleich merklich matter; bald hörte es ganz auf, die Schiffe lichteten die Anker und setzten gegen Süd-Westen, den Angriff aufgebend, unter Segel.

Der moralische Eindruck, welchen die vernichtende Wirkung des einen glücklichen Schusses beim Angreifer hervorgerufen, hatte eben genügt, den wackeren Vertheidigern zu einem vollen Erfolge zu verhelfen.

Den Meisterschuss hatte der Kanonier Károly abgegeben. Die goldene Tapferkeits-Medaille lohnte seine kaltblütige Tapferkeit und erfolgreiche Geschicklichkeit

Digitized by Google

Der Jubel über die neuerliche Abweisung des venetianischen Angriffes gegen unsere Küste war groß; beispielsweise sei erwähnt, dass eine Gesellschaft von Wiener Sommergästen im Curorte Baden, als sie den Zeitungsbericht über die Affaire erhielt, in freudiger Erregung sofort unter sich eine Sammlung veranstaltete, die 576 fl. ergab. Diese Summe wurde mit einem Dankschreiben an Károly und dessen Geschützkameraden abgesendet.

Die ans Land gebrachten Trümmer des vernichteten Fahrzeuges, worunter auch ein Theil des Schiffs-Tagebuches, erwiesen, dass das in die Luft gesprengte Schiff die Peniche Furiosa gewesen war, die unter Befehl des Fregatten-Fähnrichs Marini gestanden hatte.

Digitized by Google

1852

4. März.

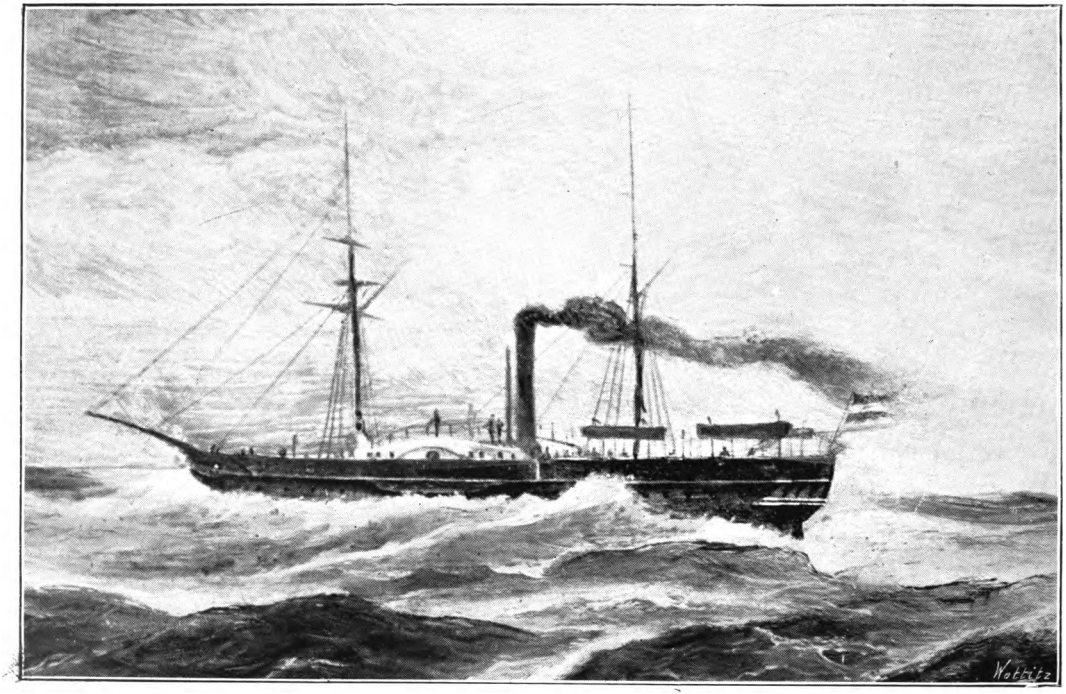
Der Untergang S. M. Raddampfers „Maria-Anna".

S. M. Kriegsdampfer MARIA-ANNA wurde im Juni 1835 zu Porto Ré in Bau gelegt und lief am 25. Jänner 1836 vom Stapel. Seine Haupt-Dimensionen waren: Länge 50·02 *m*, Breite 7·7 *m*; die Maschine hatte 120 Pferdekräfte.

Am 14. Juli 1847 war derselbe zu einer Hauptreparatur des Schiffskörpers und der Maschine zu Venedig aufs Land geholt worden.

Beim Ausbruche der Frühjahrs-Katastrophe des Jahres 1848, welche am 22. März die Ermordung des See-Arsenals-Commandanten, Linienschiffs-Capitäns von Marinovich, und an-

Digitized by Google



S. M. Raddampfer Maria-Anna.

Digitized by Google

Digitized by Google

schließend hieran den Aufstand sowie den Abfall Venedigs im Gefolge hatte, lag die MARIA-ANNA noch in Reparatur am Land und musste daher, als Venedig von den Österreichern verlassen wurde, dortselbst verbleiben. Die provisorische Regierung der wiedererstandenen venetianischen Republik nahm die MARIA-ANNA in Besitz und gab ihr den Namen PIO-NONO.

Durch die am 25. August 1849 erfolgte Einnahme Venedigs gelangte der PIO-NONO wieder in österreichischen Besitz und wurde bereits im November dieses Jahres unter seinem früheren Namen MARIA-ANNA, unter Commando des Linienschiffs-Lieutenants Grafen Hadik, nach Tunis entsendet.

Zu Anfang des Jahres 1852 befand sich die MARIA-ANNA unter Commando des Fregatten-Capitäns Moriz Wohlgemuth im Vereine mit den Dampffregatten VOLTA und LUCIA, dem Raddampfer VULCAN und Schraubendampfer SEEMÖVE im Verbande der unter den Befehlen des Contre-Admirals von Bujacovich stehenden kaiserlichen Escadre. Letzterer führte seine Flagge auf der Fregatte NOVARA und lag

Digitized by Google

zur Zeit mit sämmtlichen unterstellten Schiffen zu Muggia bei Triest vor Anker, woselbst Seine Majestät Kaiser Franz Joseph I. am 27. Februar die k. k. Escadre zu inspicieren geruhte.

Am folgenden Morgen schiffte sich Seine Majestät auf die Dampffregatte Lucia ein und trat, von den Dampfern Volta, Seemöve und Maria-Anna gefolgt, die Reise nach Venedig an.

Nach fünftägigem Aufenthalte daselbst verließ der Kaiser am 4. März um 9 Uhr morgens am Bord der Dampffregatte Volta, von der kaiserlichen Escadre geleitet, den Hafen von Malamocco zur Rückfahrt nach Triest. Es herrschte steifer ONO-Wind und bewegte See; im Laufe des Nachmittages frischte der böige Wind noch weiter auf und peitschte die wildbewegte See zu Sturmeshöhe an.

Dampfer Seemöve kehrte bereits um 2 Uhr p. m. infolge einiger Havarien am Buge nach Malamocco zurück. Die Dampfer Vulcan und Maria-Anna kamen um 3 Uhr außer Sicht des Volta; ersterer erreichte in der Nacht den Hafen von Pirano, woselbst er vor dem Bora-Sturme Zuflucht suchte, und langte erst am fol-

Digitized by Google

genden Tag in Muggia ein. Der Dampfer MARIA-ANNA aber wurde seither nicht wieder gesehen.

Die Dampffregatte LUCIA war infolge dieses Unwetters genöthigt abzufallen und erreichte um 7 Uhr p. m. den Hafen von Rovigno, woselbst um 9 Uhr abends auch die Dampffregatte VOLTA mit dem Kaiser am Bord eintraf. Seine Majestät trat von hier aus die Weiterreise zu Land an.

Als bis zum 9. März keinerlei Nachricht über den Verbleib der MARIA-ANNA einlangte, wurde die LUCIA auf die Suche nach derselben entsendet; diese Fregatte kehrte jedoch am 11. März unverrichteter Dinge wieder zurück, und auch die bei Ancona eingeleiteten Nachforschungen der Goëlette SPHINX blieben ohne Erfolg.

Am 16. März theilte jedoch General d. C. von Gorzkowski, Stadt- und Festungs-Commandant zu Venedig, dem Marine-Obercommando mit, dass zufolge erhaltener Berichte am 14. März bei Porto Tolle ein Schachteldeckel mit der Aufschrift »*Capitano Wohlgemuth*«, am 15. März ein Paket Briefe mit der Adresse des auf der MARIA-ANNA einge-

Digitized by Google

schifft gewesenen Ober-Wundarztes Karl Pelikan und am 16. am Strande von Chioggia einige Holztrümmer, welche einem kaiserlichen Schiff anzugehören schienen, aufgefangen worden seien.

Am 19. März wurde in der Nähe von Cervia ein größerer Wracktheil aufgefunden. Die sofort eingeleitete Untersuchung dieser Strandgüter ergab den unumstößlichen Beweis, dass das befürchtete Schicksal der MARIA-ANNA zur traurigen Thatsache geworden war.

Noch vor Bekanntwerden dieser Katastrophe hatte Seine Majestät allen Schiffs-Commandanten wegen ihres muthigen und umsichtigen Verhaltens während des Seesturmes am 4. März den Ausdruck der Allerhöchsten Zufriedenheit bekannt geben lassen.

Nun mehrten sich auch bald die Zeugen der zu betrauernden Katastrophe, denn am 21. März wurde vom Hafen-Capitanat ein Officiers-Waffenrock (des Linienschiffs-Lieutenants Sernütz), ein Gilet, ein Boot und später bei Punta Corsini abermals ein größerer Wracktheil aufgefunden. Zur Besichtigung dieses letzteren wurde vom Commando der Goëlette SPHINX zu Ancona Linienschiffs-Fähnrich Millossich ent-

Digitized by Google

sendet, welcher feststellte, dass dies ein Theil der Backbord-Wand des Achterschiffes der vermissten Maria-Anna sei. Dieses Wrackstück zeigte auch einen Theil der Spanten bis ungefähr zur Wasserlinie und das todte Werk dieser Stelle. Die an letzterer noch vorhandenen eisernen Kugelgestelle waren gegen aufwärts gebogen; diese, sowie alle übrigen wahrnehmbaren Spuren wiesen deutlich darauf hin, dass nur eine außerordentliche Kraft dieses Zerstörungswerk vollbracht haben konnte.

Die weiteren im Verlaufe der nächsten Wochen aufgefundenen und bei den verschiedenen Hafenämtern der italienischen Küste hinterlegten Überreste wurden in das Arsenal von Venedig gebracht. Es waren dies: eine achtriemige Schaluppe, ein sechsriemiges Gigg, ein achtriemiges Seitenboot, eine Mütze und mehrere angebrannte Holztrümmer.

Dieselben wurden sämmtlich als von der Maria-Anna herrührend agnosciert. Das Gigg wies zudem an seinem weißen Ölfarb-Anstriche deutliche Blutspuren auf.

Am 28. März langte beim Marine-Ober-Commando zu Triest die Nachricht ein, dass

Digitized by Google

auf 20 Seemeilen OSO von Chioggia und 8·5 Seemeilen ONO von der Punta Maëstra, sonach in 45° 2′ Nord-Breite und 11° 52′ Ost-Länge von Greenwich, in einer Wassertiefe von 9·6 *m* das Mittel- und Vorschiff des Dampfers MARIA-ANNA aufgefunden worden sei. Der Bug war gegen SO, das Heck gegen NW gerichtet, der Fockmast war von seinem Takelwerk in aufrechter Lage erhalten worden, so dass der mit »K. k. Marine« gestempelte Blitzableiter vom Topp abgenommen werden konnte.

Es wurde nun zwar das Erforderliche eingeleitet, um an die Hebung des Wracks zu schreiten, nach Zustandebringung einiger Schiffstheile jedoch vom weiteren Verfolge dieser Arbeiten Abstand genommen, da weder die Kosten zu den zu gewärtigenden Funden in günstigem Verhältnisse waren, noch eine Verwertung der namhaft deteriorierten Bestandtheile zu erwarten stand.

Alle an den aufgefangenen Überresten constatierten Spuren lassen die Vermuthung als begründet erscheinen, dass der Untergang des Schiffes durch eine Kessel-Explosion oder durch das Auffliegen der Pulverkammer herbei-

Digitized by Google

geführt worden ist. Die Richtung des Buges des aufgefundenen Wrackes zeigt, dass die MARIA-ANNA durch die Gewalt des Sturmes gegen die italienische Küste abgetrieben wurde und im Kampfe gegen die übermächtigen Elemente zufolge eines tückischen Verhängnisses den Untergang gefunden hat.

Stab und Mannschaft haben bei dieser traurigen Katastrophe ihre dem Monarchen und dem Vaterlande beschworene Pflichttreue mit dem Tode besiegelt; die pietätvolle Erinnerung an diese unglücklichen, heldenmüthigen Opfer eines tragischen Geschickes wird in der k. u. k. Kriegs-Marine stets wach erhalten bleiben.

Am 2. April 1852 fand zu Triest in der Kirche zum heiligen Antonius ein feierliches Seelen-Amt statt, welchem die Garnison, sowie die Zöglinge der Marine-Akademie und der Militär-Erziehungs-Anstalt auf der Piazza Lipsia beiwohnten.

Während dieser Feierlichkeit hatten sämmtliche vor Triest und zu Muggia anwesenden Kriegs- und Handelsschiffe die Flaggen auf Halbtopp gesenkt. Die Brigg USSARO löste die Grabes- und Ehrensalve, während alle übrigen

Digitized by Google

salutfähigen kaiserlichen Schiffe die Grabessalve von neun Schuss abgaben. Am Land ehrte die ausgerückte Garnison die betrauerte Schiffsbemannung durch drei Gewehrsalven.

In Würdigung der zahlreichen Gefahren des Dienstes zur See, durch welche die Schiffsbemannungen mehr als alle anderen Staatsdiener den Zufällen und tückischen Einflüssen der Elemente preisgegeben erscheinen, reifte schon seit Jahren die Idee, einen allgemeinen Fonds zur Unterstützung der durch See-Unfälle zu Schaden gekommenen Personen und deren Familien zu gründen. Die Katastrophe des Dampfers MARIA-ANNA gab diesen Bestrebungen einen nachhaltigen Impuls, und ein diesbezüglicher Aufruf erfreute sich äußerst reger Theilnahme.

Seine k. k. Apostolische Majestät geruhten mit Allerhöchster Entschließung vom 2. Mai 1852 den Statuten dieses Fondes die Allerhöchste Genehmigung zu ertheilen, und es geruhten ferner Ihre Majestät die durchlauchtigste Kaiserin Maria-Anna, Gemahlin Seiner Majestät des Kaisers Ferdinand, das Protectorat über diesen unter dem Namen »*Kaiserin*

Digitized by Google

Maria-Anna-Stiftung« ins Leben tretenden Marine-Unterstützungsfonds huldreich zu übernehmen.

Der durch freiwillige Beiträge, Vermächtnisse, Contrebande-Prämien, Prisenantheile, fromme Spenden und andere Gaben gebildete Stiftungsfonds dient statutengemäß dazu, um durch das Zinsenerträgnis der vom Stammcapital angekauften Staats-Obligationen den Marine-Individuen jeder Kategorie, welche künftig sowohl im Kriege vor dem Feind, als auch im Frieden infolge eines größeren See-Unglückes, oder sonst durch ein besonders unglückliches Ereignis »im und durch den Dienst« an ihrer Person, ihrer Familie oder ihrer Habe erwerbsunfähig geworden sind und zu Schaden kommen, Unterstützungen zuwenden zu können.

Die Mannschaft vom Oberbootsmann und Feldwebel abwärts, sowie deren Hinterbliebene sind in erster Linie, Officiere, Beamte und äquiparierende Chargen und Parteien in zweiter Linie zu berücksichtigen. Die bleibende Unterstützung besteht in Beträgen von 60—144 fl. jährlich. Die Verwaltung der Stiftung obliegt dem k. u. k. Seebezirks-Commando in Tr

Digitized by Google

Zum Schlusse seien noch die Namen des Schiffsstabes sowie die Zahl der Mannschaften, welche Opfer dieses traurigen Ereignisses wurden, angeführt; es waren dies:

Fregatten-Capitän Moriz Wohlgemuth, Linienschiffs-Lieutenant Josef Sernütz, Fregatten-Fähnrich Julius Baron Kübek, Marine-Cadetten Georg Warmüth, Josef Toso, August Wilecich, Ober-Wundarzt Karl Pelikan, Admin.-Assistent Emil Knesevich von Lersheim, Magazins-Verwalter Eduard Jüngling, dessen Gemahlin Amalia Jüngling, Maschinen-Meister 2. Cl. Philipp Zöller, Maschinen-Assistent 1. Cl. Anton Kützer, Maschinen-Assistent 2. Cl. Anton Folei.

Zur verunglückten Mannschaft zählten: 1 Feldwebel und 3 Kanoniere der Marine-Artillerie, 1 Corporal, 1 Gefreiter und 6 Gemeine der Marine-Infanterie, 1 Bootsmannsmaat, 1 Quartiermeister, 2 Marsgasten, 30 Matrosen, 2 Schiffsjungen und 1 Mannschaftskoch des Matrosen-Corps, 1 Arsenals-Arbeiter, 1 Maschinenwärter, 1 Civil-Lootse. Im ganzen 13 Stabs- und 52 Mannschafts-Personen.

Digitized by Google

1854

4. und 5. Februar.

Bericht des k. k. Flotten-Abtheilungs-Commandos an das Marine-Ober-Commando über die Flottmachung zweier gestrandeter Schiffe,

de dato Smyrna, 8. Februar 1854.

»...Samstag den 4. Februar setzte der holländische Kriegs-Schoner MACASSAR von hier unter Segel und gerieth dabei in der Nähe der Stadt auf den Grund. Ich sandte ihm augenblicklich die Barken und großen Boote der beiden Fregatten, und in wenigen Minuten war der MACASSAR wieder flott.

Sonntag den 5. nachmittags kam der Agent einer englischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, namens Arneau, an Bord, um Hilfe für einen englischen Schraubendampfer anzusuchen, der

Digitized by Google

in einer Entfernung von circa 6 Meilen bereits seit 2 Tagen fest auf dem Grunde lag und trotz des Ausladens und aller gemachten Versuche nicht wegzubringen war. Ich erwiderte Herrn Arneau, dass S. M. Marine stets bereit ist, jedem bedrängten Seefahrer nach Kräften Hilfe zu leisten, und dass der aufgefahrene Dampfer zwei Stunden nach Ankunft unserer Leute an seinem Bord wieder flott sein werde. Und um diesen Engländern zu zeigen, was kaiserlich österreichische Matrosen vermögen, traf ich die geeigneten Maßregeln, damit das gegebene Versprechen zur Wahrheit werden könne. Die Barke der NOVARA mit dem großen Wurfanker und zwei Gherlinen unter Commando des Fregatten-Fähnrichs Kropp, die Barke der BELLONA, ebenfalls mit einem großen Wurfanker und zwei Gherlinen unter Commando des Linienschiffs-Fähnrichs Graf Bombelles, dann die Barke der CAROLINA mit dem großen Wurfanker und zwei Gherlinen (nebst großem Takel und schweren Blöcken, mit denen jede der drei Barken versehen war), und endlich die großen Boote der besagten drei Schiffe mit zusammen über 120 Matrosen segelten eine halbe Stunde

Digitized by Google

nach beendigter Mittags-Mahlzeit der Mannschaften bei frischer Brise auf den' englischen Dampfer zu, und zwei Stunden nach ihrer Ankunft hisste derselbe die bis dahin auf halbem Stock gesenkt gewesene Flagge am Topp zum Zeichen, dass er wieder flott und außer Gefahr sei. Unsere Leute haben wie immer sehr brav gearbeitet, und der englische Capitän wusste umsoweniger, auf welche Weise seiner Erkenntlichkeit Luft zu machen, als er an dem Flottwerden seines Dampfers schon sehr gezweifelt hatte.

Tags darauf kam Herr Arneau wieder an Bord, um sich zu bedanken und die Erlaubnis auszubitten, den 120 Matrosen, welche eine so schöne Arbeit vollbracht hatten, im Namen der Dampfer-Gesellschaft eine Gratification anbieten zu dürfen, was ich natürlicherweise ablehnte.«

Smyrna, am 8. Februar 1854.

Anton Freiherr v. Bourguignon m. p.
k. k. Linienschiffs-Capitän.

Digitized by Google

1859

10. Juni.

Die rothe Ehrenflagge des Capitäns Cölestin Ivancich.

Mit kaiserlichem Patente vom 17. April 1850 wurden in der österreichischen Handels-Marine eine rothe und eine weiße Ehrenflagge mit der Bestimmung eingeführt, durch Verleihung der ersteren hervorragende Leistungen bei Vertheidigung eines Schiffes gegen Feinde oder Seeräuber, oder aber während eines Krieges in der Unterstützung der kaiserlichen Flotte, durch die weiße Ehrenflagge hingegen besondere Verdienste um die Ausdehnung des Handels und der Seeschiffahrt zu belohnen. Der betheilte Capitän erwarb das Recht, die Ehrenflagge am Großtopp des von ihm befehligten Schiffes zu führen.

Digitized by Google

Die rothe Ehrenflagge wurde bisher nur ein einzigesmal verliehen, und zwar an den Capitän Cölestin Ivancich aus Lussinpiccolo im Jahre 1859 während des Krieges gegen Frankreich.

Ivancich befehligte damals die Brigantine Eolo, welche im Frühjahre 1859 im Hafen von Cardiff lag, um eine Kohlenladung nach Fiume einzunehmen. Ohne Kenntnis der drohenden Verwicklungen verließ Ivancich nach vollendeter Ladung am 1. April den genannten Hafen, also zu einer Zeit, wo noch voller Frieden herrschte. Die Bemannung des Schiffes bestand, mit Einschluss des Capitäns, aus zwölf Personen. Man nahm den Cours nach der Adria, ohne irgend einen Hafen zu berühren, und befand sich am Morgen des 15. Mai auf der Höhe der Insel Grossa an der dalmatinischen Küste, ungefähr acht Seemeilen vom Land ab, als drei Kriegsschiffe in Sicht kamen, welche unter Dampf auf die Brigantine zuhielten. Es waren, wie sich später zeigte, die französischen Linienschiffe Napoléon und Eylan, sowie die Panzer-Fregatte Impétueuse. Ivancich war über das Erscheinen dieser Schiffe im unklaren, da

Digitized by Google

er wusste, dass dieselben nicht der k. k. Flotte angehören konnten. Als dieselben dem Eolo nahe gekommen waren, hissten sie die französische Flagge, und ein blinder Schuss vom Napoléon forderte den Eolo zum Beilegen auf. Ivancich sah keine Möglichkeit des Entrinnens und musste gehorchen, worauf ein Boot vom genannten Linienschiff abstieß, unter Bord des Eolo anlegte, und ein Officier mit mehreren bewaffneten Seeleuten das Deck bestieg. Derselbe erklärte den Eolo sofort als gute Prise, ließ sich die Schiffspapiere geben und schenkte den Einwendungen Ivancich', dass er noch zur Friedenszeit Cardiff verlassen habe, daher nach dem Völkerrechte, trotz des inzwischen ausgebrochenen Krieges, nicht aufgebracht werden dürfe, kein Gehör. Der französische Officier nahm die sechs stärksten Leute als Gefangene mit sich, ließ einen Unterofficier als Prisenführer mit fünf Matrosen zurück, befahl Ivancich, jenen zu gehorchen und sich im Schlepp der Impétueuse zu legen. Der Gewalt gegenüber musste man sich beugen, und so gieng die Fahrt gegen Venedig, wo ungefähr acht Seemeilen von Malamocco entfernt geankert ward. Hier über-

Digitized by Google

schifften die Franzosen die Kohlen des Eolo auf ihre Dampfer und gaben von einer anderen Prise Salz und weiteren Ballast an Bord.

In düsterer Stimmung verbrachten die Gefangenen die Tage vor Malamocco. Vom ersten Augenblick an trug sich Ivancich mit dem Gedanken, einen günstigen Moment zur Befreiung zu benützen. Mit Befriedigung vernahm er daher die Anordnung, dass der Eolo nach Toulon segeln solle, um dem dortigen Prisengericht übergeben zu werden. Nachdem die Franzosen noch einige Lebensmittel geliefert hatten, wurde der Eolo am 9. Juni von der Impétueuse wieder in Schlepp genommen und in See gebracht. Am 10. ließ die Fregatte die Brigantine los. Man setzte Segel und nahm Cours längs der Küste von Italien. Sofort trat Ivancich in unauffälliger Weise mit seinen Leuten, fünf an der Zahl, in Verbindung und überzeugte sich zu seiner Freude, dass alle von demselben Gedanken beseelt waren.

In der folgenden Nacht kam schlechtes Wetter und es gelang Ivancich, den feindlichen

Digitized by Google

Unterofficier zu überzeugen, dass es vorsichtiger wäre, sich von der italienischen Küste zu entfernen und Cours mehr östlich zu nehmen; ihm war es darum zu thun, möglichst unter die österreichische Küste zu gelangen. Der Prisenführer willigte, nichts ahnend, in diese Änderung ein. Das Wetter blieb anhaltend unruhig. Als man nun am Morgen des 13. Juni sich auf der Höhe der Insel Lagosta befand, waren drei Franzosen auf Wache gewesen und befanden sich in recht ermüdetem Zustand, als die Ablösung eintrat. Auf einen solchen Moment hatte Ivancich gerechnet und darnach die Rollen unter seinen Getreuen vertheilt. Die ermüdeten Franzosen begaben sich zur Ruhe unter Deck, mit ihnen der Bootsmann Anton Falessich aus Postire. Rasch sanken die Franzosen in tiefen Schlaf, worauf Falessich sich leise ihrer Waffen bemächtigte, dieselben verbarg, die Luke schloss und sonach auf Deck eilte, um dem Capitän das verabredete Zeichen zu geben.

Dieser hatte einen der noch auf Deck befindlichen zwei feindlichen Matrosen in die Takelage gesendet, um ein Segel zu

Digitized by Google

beschlagen, während der andere am Steuer Dienst machte.

Ivancich bat nun den Unterofficier, sich mit ihm für einen Augenblick in seine Cabine zu begeben, um ihm angeblich den Punkt zu zeigen, wo die Brigantine sich befand. Damit hielt er ihn etwas länger auf. Inzwischen hatte der Schreiber Silvio Ivancich, gleichfalls aus Lussinpiccolo, diese Gelegenheit benützt, um sich in des Unterofficiers Cabine zu schleichen und dessen dort befindliche Waffen an sich zu nehmen. Sobald dies geschehen war, eröffnete Capitän Ivancich dem noch in seiner Cabine weilenden Prisenführer die geänderte Sachlage. In diesem Augenblicke befanden sich also drei Franzosen schlafend unter Deck eingesperrt, alle Waffen in Händen der Österreicher, ein Franzose vollauf mit Arbeit beschäftigt am Großmast, einer am Steuer, der Unterofficier noch in der Cabine, alle sechs Österreicher auf Deck. Der Unterofficier erkannte nach einigem Sträuben, dass jeder Widerstand aussichtslos sei, und ergab sich in sein Geschick. Ebenso konnte der Mann am Steuer nichts anderes thun.

Digitized by Google

Als der letzte Franzose nach vollendeter Arbeit aus der Takelage herabkam, erübrigte ihm nur, sich in die geänderten Verhältnisse zu schicken. Ein Widerstand wäre bei dem Mangel an Waffen auch nutzlos gewesen. Nun brachte man die derart überrumpelten Franzosen ebenfalls in Gewahrsam, versprach ihnen jedoch, wenn sie sich ruhig verhalten würden, gute Behandlung, und nahm Cours nach Gravosa, wo man noch am selben Abend eintraf, dem dortigen Stationsschiffe, S. M. Corvette DIANA, den Vorfall meldete und die Gefangenen übergab.

Das Verhalten des Capitäns Ivancich fand sofort die allgemeine Anerkennung. Er hatte sich mit ebensoviel Geschick als Umsicht aus einer schwierigen Lage befreit, ohne dass es einer blutigen Gewaltthat bedurft hätte, und dabei einen lebhaften Sinn für die Ehre der Flagge bekundet. Noch in Gravosa wurde der Thatbestand aufgenommen und man forderte Ivancich auf, um die Verleihung der rothen Ehrenflagge einzukommen, da das Statut, ähnlich wie beim Maria Theresien-Orden, ein solches Einschreiten des Bewerbers erheischt.

Digitized by Google

Das Gesuch wurde vorschriftsmäßig behandelt und dem wackeren Capitän die rothe Ehrenflagge zuerkannt. Gleichzeitig fand Seine Majestät der Kaiser sich bestimmt, dem Capitän Ivancich das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens und dem Bootsmanne Falessich das silberne Verdienstkreuz mit der Krone zu verleihen, der Mannschaft aber ein Geldgeschenk von 2000 fl. zur angemessenen Vertheilung zu widmen.

Die Übergabe der rothen Ehrenflagge und der Decorationen erfolgte in feierlicher Weise zu Triest am 14. August 1859 am Bord S. M. Fregatte Radetzky durch Seine kaiserliche Hoheit Erzherzog Ferdinand Max, damals Marine-Ober-Commandant, in Gegenwart zahlreicher hoher Functionäre und hervorragender Persönlichkeiten. Sodann begab sich Capitän Ivancich an Bord seines ebenfalls im Triester Hafen eingelangten Eolo und hisste die rothe Ehrenflagge am Großtopp, worauf dieses schöne Ehrenzeichen durch die anwesenden k. k. Kriegsschiffe mit dem vorgeschriebenen Geschützsalut begrüßt wurde.

Digitized by Google

Cölestin Ivancich erhielt später eine Stelle als Lehrer an der nautischen Schule zu Fiume, wo er im Jahre 1893 starb. Seine Ehrenflagge befindet sich im städtischen Museum daselbst in Verwahrung.

Digitized by Google

1866

3. Mai.

Der Brand S. M. Fregatte „Novara".

Wenige Wochen vor dem Ausbruche des Krieges in der Adria im Jahre 1866 war der Hafen von Pola der Schauplatz eines Ereignisses, das großen Schaden anrichtete, jedoch auch zahlreichen Angehörigen der Kriegs-Marine Gelegenheit bot, sich zum besten des Allerhöchsten Dienstes durch treue Pflichterfüllung, Opfermuth und Unerschrockenheit auszuzeichnen.

S. M. Fregatte Novara, jenes Schiff, mit welchem in den Jahren 1856—1858 die durch ihre wissenschaftlichen Erfolge berühmt gewordene Erdumsegelung unternommen worden war, hatte am 29. April 1866 das Balancedock

Digitized by Google

verlassen. Ungünstiges Wetter verhinderte es, sie sofort am Arsenals-Quai, etwa gegenüber dem heutigen Arsenals-Thore Nr. IV, zu vertäuen. Dies konnte erst am 3. Mai, am Tage des zu beschreibenden Unfalles, stattfinden. Eben wurde an die Vertäuung die letzte Hand gelegt, als um $12^1/_4$ Uhr, kurz nach dem Arsenals-Glockenzeichen, das den Beginn der Mittagsruhe der Arbeiter einleitet, eine vom Vorschiffe der Fregatte aufsteigende dichte Rauchsäule sichtbar wurde; ein mächtiger Brand war auf dem Schiff ausgebrochen.

Die Gefahr war infolge der herrschenden NW-Brise groß, nicht nur für das brennende Schiff, sondern auch für die ihm zunächst liegende Fregatte ADRIA und für alle Schiffe, die am Quai vertäut lagen, selbst für das Arsenal, wenn es nicht gelang, das Feuer rasch im Keime zu ersticken oder wenigstens auf das Brandobject zu beschränken.

Als Glück muss bezeichnet werden, dass gleich, nachdem das Feuer ausgebrochen war, Linienschiffs-Capitän Gustav Ritter v. Gröller, Commandant der Panzerfregatte KAISER MAX, und Fregatten-Capitän Alexander Eberan v. Eber-

Digitized by Google

horst, Ausrüstungs-Director im See-Arsenale, thatkräftig eingriffen und bis zum Ende des Brandes unermüdlich ausharrten.

Die Oberleitung über die Löschaction hatte der Hafen-Admiral von Pola, Vice-Admiral Anton Freiherr von Bourguignon übernommen, der sich zufällig gegen Mittag in der Nähe des Brandortes befand.

Obgleich die Arbeit im Arsenal unterbrochen war, hatte man Kotzen, Pütsen, Baljen in großer Zahl sofort zur Hand, und es standen auch bald Hunderte von Arbeitern zur Verfügung, ferner die Dampffeuerspritze, die Feuerspritzen der Panzer-Fregatte DRACHE und des See-Arsenals, jene der Gemeinde von Pola und des Festungs-Commandos, welch letztere aber erst auf Flottanten gebracht werden mussten, was sehr mühsam und zeitraubend war.

Gerade dort, wo ein Eingreifen zum Losmachen der vorderen Kettenvertäuung am nothwendigsten erschien, war dies wegen des daselbst am heftigsten wüthenden Brandes unmöglich. Man musste sich vorläufig damit begnügen, die achtere Vertäuung los zu werfen und die Fregatte, mit den zwei vorderen Ankern

Digitized by Google

im Grund, an eine Boje zu verholen, um sie außer Bereich anderer Schiffe zu bringen. Dass dieses schwierige Werk gelang, ist der glücklichen Eingebung des Linienschiffs-Capitäns v. Gröller zu danken, der die Taljenreeps der Kettenbackstage des Bugspriets mit seinem Säbel durchhieb und die Kette selbst an eine Trosse der Panzer-Fregatte DRACHE, die an einer Boje unmittelbar vor der NOVARA lag, sorren ließ. Gleichzeitig wurde die der unmittelbarsten Gefahr ausgesetzte Fregatte ADRIA gegen die Oliven-Insel verholt.

Um sich von der Wuth des Brandes eine Vorstellung zu machen, sei hierüber der Wortlaut des officiellen Berichtes angeführt:

»Die Hitze, die Flammen, der Rauch und Qualm wurden bald so stark, dass das Schiff zweimal verlassen werden musste. Die Stützen des Haupt- und Batterie-Decks krümmten sich unter der Hitze so, dass den Decken jeden Augenblick der Einsturz drohte, und so mächtig wütheten die Flammen im Holze, dass das Schiff trotz fortgesetzten Einströmens von Wasser nach $^1/_4$ Stunde sich um 8 *cm* gehoben hatte.«

Digitized by Google

Das Schiff konnte anfangs nicht betreten, somit die Löschaction nur von außen durchgeführt werden, was nicht genügend erschien, um dem Brand Einhalt zu thun. Damit die Gefahr und der Schaden nicht größer werden, beabsichtigte der Hafen-Admiral, die Fregatte in den Grund schießen zu lassen. Die zu diesem Zwecke von der Brigg MONTECUCCOLI und dem Bootsgeschütze der Panzer-Fregatte DRACHE gegen die Wasserlinie der NOVARA abgegebenen Schüsse erwiesen sich jedoch als vollkommen unwirksam.

Um Rauch und Flammen durch die herrschende NW-Brise nur auf das Vorschiff zu beschränken, nahm der im Hafen anwesende dampfbereite Lloyd-Dampfer ALBANIA, Capitän Joseph Seydl, das Schiff beim Heck im Schlepp, um es dwars zur Windrichtung zu drehen.

Etwas nach 1 Uhr p. m. war unter Führung des Fregatten-Capitäns Kern mit überraschender Schnelligkeit die Bootsexpedition der im Canale von Fasana verankerten kaiserlichen Escadre mit Löschabtheilungen (circa 330 Mann) angelangt. Die Boote vertheilten sich mit den Feuerspritzen sofort längs der Fregatte, wobei die

Digitized by Google

Wasserstrahlen hauptsächlich durch die Banjer-decks-Lichtluken in das Schiff geleitet wurden.

Von unschätzbarem Wert erwies sich die vom Maschinen-Ober-Ingenieur Heinrich Heusser geleitete Dampffeuerspritze. Seiner Energie und der Art, wie er sie eigenhändig lenkte und nimmer ruhen ließ, ist es zum guten Theile zu danken, dass schließlich dem Brand Einhalt gethan werden konnte. Mit eigener Lebensgefahr dirigierte er, auf einem dampfenden und glühenden Pfortentrempel sitzend, die Schläuche durch die Stückpforte in die Batterie.

Der intensiven und umsichtigen Vereinigung und Verwendung aller zugebote stehenden Mittel und Kräfte ist es zuzuschreiben, dass man gegen Abend der Flammen insoweit Herr wurde, um mit soviel Leuten, als eben gerathen schien, das Schiff betreten zu können. Nachdem dies gelungen, wurde es durch unausgesetztes Zutragen von Wasser und durch das concentrierte Spiel aller Feuerspritzen bald möglich, auch in die unteren Räume der Fregatte zu gelangen. doch glimmten noch um 8 Uhr abends, fast acht Stunden nach Wahrnehmung des Brandes, die Innenhölzer bis unter den Finknetzen, und

Digitized by Google

allen Nähten der Verkleidung entströmte fortwährend noch dichter Rauch. Beim Abreißen der Verkleidung sah man, dass die Innenhölzer gänzlich verkohlt waren. Da unter solchen Umständen nicht mit Sicherheit angegeben werden konnte, ob jegliche Gefahr für das Schiff schon abgewendet sei, erschien es gerathen, die Fregatte gegen Sonnenuntergang längs der Untiefe bei der Oliven-Insel zu vertäuen, um sie, falls es geboten sein sollte, in beliebige Tiefe zu versenken.

Während der folgenden Nacht musste fortwährend Wasser zugebracht werden, und erst am nächsten Morgen verschwanden die letzten Spuren von Rauch.

Jetzt erst konnte der ganze Schaden übersehen werden, den der officielle Bericht mit über 200.000 fl. beziffert. Das ganze Vorschiff im Banjerdecke bis zu den Kesseln, in der Batterie vor der großen Mannschaftsluke war bis zu den Außenplanken vollkommen ausgebrannt; der Fockmast und zahlreiche Geschützlafetten waren unbrauchbar geworden.

Die sofort eingeleitete gerichtliche Untersuchung konnte über die Art, wie der Brand

Digitized by Google

entstand, nichts Sicheres feststellen. Allgemein wurde, und dies vielleicht nicht mit Unrecht, angenommen, dass böswilliger Vorsatz im Spiele gewesen sei; vielleicht war auch leichtsinniges Gebaren mit Feuer und Licht Schuld an dem Brande. An dem in Rede stehenden Vormittage befanden sich zahlreiche Arbeiter am Bord der NOVARA, da das Deck calfatiert wurde.

Da man auf die Fregatte angesichts des drohenden Kriegsausbruches nicht verzichten konnte, wurde sie nach vorgenommener Dockung am 20. Mai nach Triest geschleppt, woselbst sie auf der Werfte des *Stabilimento tecnico* innerhalb eines Monates vollkommen actionsbereit hergerichtet wurde.

Schon am 20. Juni, drei Tage vor Beginn der Feindseligkeiten, konnte die NOVARA nach Pola zurückkehren. Sie stieß am 4. Juli zu Contre-Admiral Tegetthoffs Escadre und nahm am 20. Juli an der Schlacht bei Lissa, in welcher ihr Commandant, Linienschiffs-Capitän Eric of Klint, fiel, rühmlichen Antheil.

Erhebend wirkt es, die Namen jener Tapfersten und Opferfreudigsten unter all den Braven,

Digitized by Google

die sich am 3. Mai bei Bewältigung des Brandes S. M. Fregatte NOVARA ausgezeichnet, kennen zu lernen, sowie die Huldbeweise, mit denen sie von Seiner Majestät, unserem Allergnädigsten Kaiser und Kriegsherrn belohnt wurden, zu erfahren.

Außer dem Hafen-Admiral von Pola und den schon erwähnten drei See-Stabs-Officieren, von welchen im officiellen Berichte Fregatten-Capitän Alexander Eberan von Eberhorst als besonders verdient hervorgehoben wird, wurden noch die Nachbenannten des Ausdruckes der Allerhöchsten Zufriedenheit gewürdigt, u. zw.:

Die Linienschiffs-Lieutenante Guido Edler von Poosch, Rudolf Schröder, Ferdinand Feldmann, Arno von Rohrscheidt, Friedrich Stecher, Nicolaus Ritter Dojmi von Delupis, Hyppolit Ritter von Henriquez, Ottokar Faukal, Richard Pogatschnigg und Paul Hauser; die Linienschiffs-Fähnriche Franz Freiherr von Minutillo, Karl Spetzler, Gustav Brosch, Josef Wachtel Edler von Elbenbruck und Karl Adamović; die See-Cadetten Adalbert Haller, Victor Zehetmayer und Otto Freiherr von Scholley; die Hauptleute des Marine-Zeugs-Corps Raimund

Digitized by Google

Kagnus und Eduard Schöningh, die Schiffbau-Ingenieure II. Cl. Konrad Weizner und Josef Fink.

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens erhielt Maschinen-Ober-Ingenieur Heinrich Heusser für sein außerordentlich rühmenswertes Verhalten.

Das goldene Verdienstkreuz wurde dem Maschinenmeister I. Cl. Johann Steffan verliehen, dessen Bravour und Ausdauer die Erhaltung der Schiffsmaschine zu verdanken war, und welcher gegen Sonnenuntergang, vom Rauche beinahe erblindet, von seinem Posten entfernt werden musste.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone erhielt Bootsmann II. Cl. Markus Milić aus Ragusa, welcher sich durch Thätigkeit und Verachtung der Gefahr hervorthat; Milić besaß bereits die goldene Tapferkeits-Medaille.

Das silberne Verdienstkreuz erhielten: der Feldwebel des Marine-Zeugs-Corps Anton Longon, aus Mestre bei Venedig gebürtig, der im Vereine mit dem Vorgenannten wirkte; weiters der Arsenals-Meistergehilfe Anton Chiozotto aus Venedig, der Zimmermann I. Cl. Theodor

Digitized by Google

Müllner, der Maschinen-Untermeister III. Cl. Ladislaus Wokurka aus Timetz in Böhmen, der über Befehl die Wasserhähne im Raum öffnete und eine halbe Stunde später, als die Existenz daselbst bereits gefährdet war, abermals in den Raum drang, um die Hähne zu schließen; ferner die Bootsleute I. Cl. Andreas Benussi aus Rovigno, Arsenals-Oberbootsmann, und Hieronymus Penso aus Lussinpiccolo, welche beide sich durch Unerschrockenheit beim Verholen der Fregatte hervorthaten; der Schiemann (Bootsmanns-Maat) Bartholomäus Ruggier recte Sparte aus Pirano, welcher sich durch Ausdauer bei der Räumung des Segeldepôts und bei der Losschäckelung der Ketten in der Batterie ausgezeichnet; der Stückquartiermeister Johann Mayer aus Unter-Nassenfuß, der Maschinenwärter Wilhelm Böhm aus Höflitz bei Leitmeritz, welcher unter Aufsicht des Maschinen-Ober-Ingenieurs Heinrich Heusser fast während der ganzen Dauer des Brandes den Schlauch der Dampf-Feuerspritze mit Gefährdung des eigenen Lebens bediente; der Matrose I. Cl. Vincenz Mazzalunga, aus Termoli im Neapolitanischen stammend, welcher trotz erstickenden Rauches

Digitized by Google

und verzehrenden Feuers im Banjerdecke die Schläuche mit Aufopferung und außerordentlicher Ausdauer führte und sich hiebei die gefährlichsten, aber zweckentsprechendsten Posten wählte; endlich der Matrose II. Cl. Hieronymus Robba aus Muggia, welchem es gelang, als Erster in die Nähe des Bugspriet-Stuhles zu kommen, und der auch sonst wesentlich zur Bewältigung des Brandes beitrug.

Von den mit Remunerationen im Betrage von 40 fl. bis 10 fl. betheilten Individuen seien hervorgehoben: der Schiemann Johann Sirotich aus Umago und Marsgast Octavian Budua aus Lussingrande, die durch ruhiges, unerschrockenes Benehmen beim Handhaben der Löschkotzen und Pütsen vorzügliche Hilfe leisteten; der Quartiermeister Bartholomäus Zangrando aus Pirano und Matrose II. Cl. Thomas Kozarić aus Miholjac in Slavonien, die sich mit Ausdauer und Aufopferung an der Räumung des Segeldepôts und an der Losschäckelung der Ketten betheiligten; der Quartiermeister Peter Gjurković von der Insel Lagosta, welcher bestrebt war, den Brand mit Aufopferung und Gefährdung des eigenen Lebens zu löschen; Quartiermeister

Digitized by Google

Andreas Zvanić aus Comisa auf Lissa und Marsgast Georg Vukasović aus Bescanuova, welche beide mit großer Bravour arbeiteten, um die brennenden Holztheile abzuhauen und die Flammen zu bewältigen; Marsgast Joseph Jedrejčić aus Lindaro in Istrien, der mit Lebensgefahr im Banjerdecke bei Bewältigung des Feuers wirkte; Marsgast Anton Vianello-Zillo aus Pellestrina bei Venedig und Matrose III. Cl. Simeon Radonić aus Orlić bei Knin, welche mit Aufopferung und Ausdauer im Banjerdeck und in der Batterie löschten, wobei dem Marsgast Vianello-Zillo der Daumen verstümmelt wurde; Matrose II. Cl. Mate Belamarić aus Sebenico, welchem es gelang, einen Schlauch in den vorderen Raum des Banjerdecks zu leiten, woselbst er bis zu später Stunde ununterbrochen thätig verblieb, endlich der Kalfater II. Cl. Markus Kraljević, welcher durch zweckmäßige Leitung des Pumpenschlauches und durch Ausdauer in der großen Hitze viel zur Bekämpfung des Brandes beitrug.

Der Schiffbau-Unternehmer Josef Tonello, welcher die Instandsetzung S. M. Fregatte Novara in so kurzem Zeitraume bis zur vollen

Digitized by Google

Kriegsbereitschaft geleitet hatte, wurde über Vorschlag der Marine-Section von Seiner Majestät mit dem Orden der Eisernen Krone III. Cl. ausgezeichnet; außerdem ordnete der Kaiser die Vertheilung von 1500 fl. unter die bei der Herstellung der NOVARA betheiligt gewesenen Werkleute des Etablissements an.

Digitized by Google

1866

20. Juli.

Erbeutung einer feindlichen Flagge.

In der Seeschlacht bei Lissa, am 20. Juli 1866, gelang es der Panzerfregatte Erzherzog Ferdinand Max, dem Flaggenschiffe des Commandierenden Contre-Admirals von Tegetthoff, nachdem die italienische Schlachtlinie durchbrochen war und von neuem der Angriff auf dieselbe erfolgte, das italienische Panzerschiff Palestro steuerbord achter zu rammen.

Durch die Wucht des Stoßes wurden dem Palestro zwar einige Panzerplatten herabgerissen, auch wurde er von der Batterie des Ferdinand Max, insbesondere durch die vorderen Blockhausgeschütze aus der unmittelbarsten Nähe beschossen; der eigentliche beabsichtigte Erfolg, das Sinken des feindlichen Schiffes herbeizu-

Digitized by Google

führen, war jedoch nicht erreicht worden, da es dem PALESTRO gelang, dem drohenden Rammstoße noch rechtzeitig nach der Seite auszuweichen, wodurch die Gefährlichkeit desselben abgeschwächt wurde.

Beim Zusammenpralle beider Schiffe stürzten die Kreuzmarsstenge und die Besahngaffel des PALESTRO herab; letztere mit der großen dreifarbigen Nationalflagge fiel auf das Vorcastell des FERDINAND MAX.

Die Enterabtheilungen wurden gerufen und stürmten so rasch sie konnten auf Deck, da, falls die beiden Schiffe aneinander hängen blieben, es zu einem Enterkampfe kommen musste.

»*Wer holt die Flagge?*« hörte man in diesem Getümmel die energische Stimme Tegetthoffs. Auf diesen Ruf eilten mehrere Leute nach vorne, der Steuermann 3. Classe Nicolo Carcovich an der Spitze. Auf das Vorcastell gelangt, erfasste er die Flaggenleine, mittelst welcher die Flagge an der Gaffel hieng und die nun schlaff geworden war, und befestigte sie unter dem heftigsten Gewehrfeuer, welches vom PALESTRO herüber gerichtet wurde, an einem in der Nähe befindlichen Belegklampen. Durch diese

Digitized by Google

glückliche Idee erreichte er den von ihm beabsichtigten Zweck, in den Besitz der feindlichen Flagge zu gelangen. Als sich der PALESTRO, dessen intacte Maschine noch arbeitete, vom FERDINAND MAX trennte, riss mit einem Rucke die Flaggenleine, und Carcovich konnte nun die Flagge des PALESTRO an sich ziehen, während er selbst wie durch ein Wunder unverletzt geblieben war. Unter den tosenden Beifallsrufen seiner Kameraden brachte er triumphierend die kostbare Beute dem Admiral, der ihn freundlich auf die Achsel klopfte und für seine wackere That belobte.

Carcovich erhielt die goldene Tapferkeits-Medaille und genoss außerdem noch die Auszeichnung, die von ihm erbeutete feindliche Flagge nach erfolgtem Waffenstillstande selbst nach Wien überbringen zu dürfen und dem Kaiser vorgestellt zu werden. Nach vollendeter Dienstzeit erhielt er einen ehrenvollen Abschied und lebt heute noch als Hafenbediensteter in seinem Heimatsorte Lesina.

Digitized by Google

1869

Die Orientreise Seiner Majestät des Kaisers und Königs Franz Joseph I.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät unternahm im Jahre 1869 eine längere Reise nach dem Orient in der doppelten Absicht, den im Jahre 1868 stattgehabten Besuch des Sultans am Allerhöchsten Hoflager in Wien zu erwiedern, sowie um der Eröffnung des Suez-Canales, dieses für den österreichisch-ungarischen Seehandel so hochwichtigen Verkehrsweges, beizuwohnen.

Die Nachricht von der bevorstehenden Kaiser-Reise rief in der k. u. k. Kriegs-Marine die freudigste Bewegung hervor. Bot dies doch die Gelegenheit, den geliebten Monarchen durch einen längeren Zeitraum auf einem Kriegsschiffe zu sehen und unter den Augen des obersten

Digitized by Google

Kriegsherrn unter verschiedenartigen Verhältnissen die eigene Tüchtigkeit zu erproben.

Am 10. October wurde das von Seiner Majestät genehmigte Reise-Programm der Marine-Section des Reichs-Kriegs-Ministeriums bekannt gegeben. Marine-Commandant Vice-Admiral Wilhelm von Tegetthoff traf sofort alle nöthigen Verfügungen, welche durch das die Entfaltung eines ungewöhnlichen Glanzes erfordernde Programm geboten waren.

Die kaiserliche Jacht, Raddampfer GREIF, erhielt den Befehl, sich nach Varna zu begeben und die Ankunft Seiner Majestät daselbst zu erwarten. Die Raddampfer GARGNANO und ELISABETH wurden für das kaiserliche Gefolge bereitgestellt; Corvette HELGOLAND war der kaiserlichen Jacht als Eclaireurschiff, sowie zur Versehung des Hafendienstes, Kanonenboot HUM für den Post-Courierdienst zugetheilt.

Die Reise des Kaisers und Königs wurde von Wien aus am 25. October angetreten und erfolgte zunächst auf dem Landwege, theils mit Benützung der Eisenbahn, theils mit Wagen über Budapest und Rustschuk bis Varna. Im Gefolge des Monarchen befanden sich der erste

Digitized by Google

General-Adjutant G. M. Graf Bellegarde, die Flügel-Adjutanten, Majore von Bechtolsheim, Graf Üxküll, von Krieghammer und von Groller, der Vorstand der Militär-Kanzlei Oberst von Beck, Obersthofmeister G. M. Prinz Hohenlohe, Reichskanzler Graf Beust, der königl. ungarische Minister-Präsident Graf Andrássy, Marine-Commandant Vice-Admiral von Tegetthoff und viele andere hohe Würdenträger.

Während S. M. Jacht GREIF in Constantinopel verblieb, um einige leichte, auf der Überfahrt an den Radschaufeln erlittene Havarien auszubessern und um einen elektrischen Beleuchtungs-Apparat am Bord zu nehmen, erwarteten die Schiffe GARGNANO, HELGOLAND, sowie die kaiserlich türkische Jacht SULTANIÉ, welche der Sultan seinem kaiserlichen Gaste für die Überfahrt von Varna nach Constantinopel zur Verfügung gestellt hatte, das Eintreffen des Kaisers und Königs in Varna. Seine Majestät traf am 27. October im letztgenannten Hafen ein und setzte noch am selben Abende die Reise fort.

Donnerstag, den 28. October, erfolgte unter festlichem Gepränge die Ankunft in der tür-

Digitized by Google

kischen Hauptstadt. Fünf volle Tage währte der Aufenthalt daselbst; das Allerhöchste Hoflager wurde im Palaste Dolma Bagdsche aufgeschlagen.

Am 2. November wurde die Weiterreise nach Athen angetreten. An der Mündung der Dardanellen erwartete die vom Contre-Admiral Baron Pöckh befehligte k. u. k. Escadre, bestehend aus S. M. Panzerfregatten Erzherzog Ferdinand Max, Habsburg und Kanonenboot Hum, in Flaggengala die Kaiser-Jacht und begrüßte die Allerhöchste Standarte mit 21 Kanonenschüssen. Hierauf formierten sich die Schiffe der Escadre an der Queue der kaiserlichen Begleitschiffe und gaben Seiner Majestät das Geleite nach dem Piräus.

Die Ankunft in diesem Hafen erfolgte am 3. November morgens; der Monarch verblieb bis zum Abende des 4. als Gast des Königs der Hellenen in der griechischen Hauptstadt.

Während die Schiffe der Escadre von Piräus aus nach Port Saïd beordert wurden, um die für den 15. November daselbst angesagte Ankunft Seiner Majestät zu erwarten, steuerte

Digitized by Google

GREIF, begleitet von GARGNANO, ELISABETH und HELGOLAND, der syrischen Küste zu.

Am Morgen des 8. November erfolgte bei gutem Wetter die Ausschiffung des Monarchen sammt Gefolge in Jaffa und die Weiterreise nach Jerusalem; am selben Tage setzte im östlichen Mittelmeere frischer Westwind, begleitet von Regen und bewegtem Seegang ein, welcher allmählich derart auffrischte, dass Sonntag den 14. November, an welchem Tage die Weiterreise des Kaisers nach Port Saïd erfolgen sollte, stürmisches Wetter den Verkehr auf der Rhede von Jaffa sehr schwierig machte. Ein türkisches Kriegsschiff, sowie ein preußisches Kanonenboot verließen die offene unsichere Rhede, um das Wetter in See abzureiten. Die k. u. k. Schiffe blieben dampfbereit auf ihren Ankerplätzen und sandten die Barkassen zur Einschiffung Seiner Majestät und der Allerhöchsten Suiten ans Land.

Die für die k. u. k. Kriegs-Marine denkwürdigste Episode der Kaiser-Reise 1869 wird stets die mit Gefahr verbundene Einschiffung Seiner Majestät auf dem GREIF am Vormittage des 14. November bilden, welche im nachstehenden ausführlicher beschrieben werden soll.

Digitized by Google

Der Hafen von Jaffa liegt vor den Mauern dieser uralten Stadt und ist gegen die See hin von gewaltigen Riffen eingesäumt; zwei schmale, nur für Boote und kleinere Küstenfahrzeuge benützbare Passagen führen durch diese Riffe unmittelbar in die hohe See.

Schon bei gutem Wetter kennzeichnen die nie zu vollständiger Ruhe kommenden Wogen die gefährlichen Riffe. Wenn aber nach einem länger andauernden, schweren Westwetter die gewaltigen Wogen des Mittelmeeres gegen die syrische Küste ziehen, dann steht am Riffe vor Jaffa eine gefährliche Brandung, welche jeden Verkehr der Schiffsboote mit dem Land unmöglich macht. Nur einheimische Bootsleute dürfen in solchem Falle die Passage durch das Riff wagen, und auch dieses Unternehmen bleibt stets mit Gefahr verbunden, da bei geringster Unachtsamkeit des Bootsführers das Fahrzeug auf die Riffe geschleudert und zerschellt wird. Den Insassen eines solcherart verunglückten Bootes bietet sich keine Aussicht auf Rettung, da die Rhede von Jaffa von zahlreichen Haifischen belebt ist.

Digitized by Google

GRI
HEL

gute
sam
nach
liche
von
allm
14. N
reise
stürm
von J
Kriegs
boot
das W
bliebe
sandte
Majest

Di
würdigs
stets di
Seiner M
des 14.
stehende

Digitized by Google

Die Einschiffung Seiner Majestät des Kaisers und Königs Franz Joseph I. in Jaffa.

Digitized by Google

Digitized by Google

zu bieten. Abwechselnd von den gewaltig schäumenden Wogen überfluthet und wieder bloßgelegt, zeigten sich die vollen Umrisse der mächtigen Felsenriffe.

Mit äußerster Anstrengung ruderten die arabischen Bootsleute, vom Bootsführer Mustapha angefeuert, der sich der großen Verantwortung welche er übernommen hatte, wohlbewusst war, gegen die heranbrechende See, doch dauerte es eine geraume Zeit, bis die gefährlichste Stelle glücklich passiert war.

Als endlich die Riffpassage hinter dem Fahrzeuge lag, war die unmittelbare Gefahr überstanden. Außerhalb des Riffes wurde zwar eine schwere, der Fahrtrichtung entgegenstehende See angetroffen, doch hielt sich die Barke vortrefflich und gelangte im Verlaufe von kaum einer halben Stunde unter Bord der kaiserlichen Jacht.

Auf dem GREIF waren in der Eile alle Vorkehrungen zur Ermöglichung der Einschiffung des Kaisers getroffen worden. Da die Fallreepstreppen des schweren Seeganges wegen und bei den heftigen Rollbewegungen des Schiffes nicht benützt werden konnten, wurde auf der

Digitized by Google

Backbordseite des Achterdecks mit einer Spiere ein improvisierter Krahn errichtet, auf welchem ein Takel aufgesetzt war, und aus einer Hängematte eine Traggurte hergestellt.

Als gegen 11 Uhr a. m. das arabische Fahrzeug unter Bord des GREIF gekommen war, ließ sich Marsgast Scopinich längs des Takels in dasselbe hinab und bereitete auf einer Bank die Gurte. Seine Majestät postierte sich in dieselbe, wonach der Unterofficier das Takel einhakte, und vom Schiffsstabe gehisst, befand sich der Monarch alsbald in Sicherheit auf Deck des GREIF.

Nachdem die Herren der engeren Suite auf ähnliche Weise eingeschifft worden waren, setzte GREIF in Bewegung; beim Ankerlichten brach infolge der heftigen Stampfbewegungen die Ankerkette, wodurch das Auslaufen umso rascher erfolgte.

Je mehr GREIF sich von der syrischen Küste entfernte, umso ruhiger wurde die See; auch besserte sich das Wetter, so dass am 15. November um 9 Uhr morgens bei Sonnenschein Port Saïd erreicht wurde, woselbst

Digitized by Google

unserem Monarchen ein ungemein erhebender Empfang geboten war.

Die Schiffe GARGNANO und HELGOLAND waren gezwungen, ohne das übrige Gefolge am Bord zu nehmen, die Nacht vom 14. auf den 15. November in See zu verbringen, und konnten erst am letztgenannten Tage die Reise nach Port Saïd antreten.

Den Abschluss der denkwürdigen Kaiser-Reise bildeten die großartigen, vom prachtliebenden Khedive Ismail mit wahrhaft orientalischem Glanz inaugurierten Festlichkeiten gelegentlich der Eröffnung des Suez-Canals.

Der arabische Bootsführer Mustapha, welcher unseren Monarchen sicher durch die Riffe von Jaffa geführt hatte, erhielt für diese wackere That das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens und eine Gratification von 100 Ducaten.

Digitized by Google

1886

3. Februar.

Unfall eines Bootes S. M. Corvette „Donau" im Hafen von New-York.

Am 31. Jänner des Jahres 1886 erreichte S. M. Schiff Donau unter dem provisorischen Commando des Linienschiffs-Lieutenants Josef Holeczek, welcher nach dem in Havanna erfolgten Ableben des Schiffs-Commandanten, Fregatten-Capitäns Hermann Czeicke, die Führung der Corvette übernommen hatte, nach 17tägiger stürmischer Fahrt die Höhe von Sandy Hook. Auf ungefähr 40 Meilen Entfernung vom Leuchtthurme wurde die Maschine in Thätigkeit gesetzt und am Morgen des 1. Februar, um 5 Uhr früh, nach Aufnahme eines Lotsen die Fahrt in den Hudson an-

Digitized by Google

getreten, vor dessen Barre zwei österreichische Handelsschiffe ihre Erkennungssignale abgaben.

Nachdem die Enge (Narrows) zwischen Long-Island und Staten-Island passiert war, wurde die Donau von der Quarantäne-Station auf Staten-Island für New-York gesundheitsämtlich abgefertigt. Kurz nach 12 Uhr begrüßte sie vor Governess-Island die Flagge der Vereinigten Staaten und legte sich etwa zwei Stunden später in der Verlängerung der 27. Straße der Stadt New-York und in der Mitte des an dieser Stelle 138 *m* breiten Stromes vor Anker. Man ließ die Kesselfeuer abbrennen und setzte den Destillier-Kessel in Thätigkeit.

Die Witterungsverhältnisse dieses Jahres waren ganz außergewöhnlich; die Kälte war so durchdringend geworden, wie man sie in dieser Jahreszeit in New-York schon seit langem nicht beobachtet hatte. Dennoch schien der gewaltige Verkehr auf dem Flusse, welcher von Dampfern, Schleppern, Lichtern, Flößen und Krahnschiffen in ungeheurer Anzahl befahren wird, fast gar nicht gestört zu sein.

Um die Verbindung mit dem Lande herzustellen, musste die Dampfbarkasse ausgesetzt

Digitized by Google

werden; ein Verkehr wurde aber erst dadurch ermöglicht, dass am Kopf eines Piers eine Jakobsleiter angebracht wurde.

Am nächsten Tage meldete sich Linienschiffs-Lieutenant Holeczek bei dem bereits in New-York weilenden neuen Schiffs-Commandanten, Fregatten-Capitän Richard Pogatschnigg, der infolge des außerordentlich kalten und rauhen Wetters gleich nach seiner Ankunft schwer erkrankt war, und dessen Zustand zu ernsten Besorgnissen Anlass gab.

So waren die Verhältnisse, unter welchen die Donau den so lange ersehnten Ruhepunkt in New-York zu finden hoffte, äußerst misslich und die Stimmung am Bord trotz Seemannshumor und Jugendmuth ziemlich niedergedrückt. Denn obwohl der Hudson mit Ausnahme der Ufer eisfrei war und nur wenige Schollen bei Ebbstrom abwärts trieben, sank die Temperatur immer tiefer und war nachts vom 1. zum 2. —8°, vom 2. zum 3. —11°, vom 3. auf den 4. —16° Celsius.

Die Existenz am Bord war bei dem Mangel an Heizanlagen unerträglich, obgleich nach Abstellen des Destillierkessels ein Schiffskessel

Digitized by Google

geheizt wurde, um alle Maschinen und Rohrleitungen vor der übermäßigen Kälte zu schützen.

Da die Kälte immer intensiver wurde und die Mannschaft bei ungenügender Bekleidung nicht mehr zu arbeiten imstande, sogar das Schlafen zur Nachtzeit unmöglich war, wurden mehrere Öfen für die Batterie angekauft und die Kost der Mannschaft entsprechend geändert und vermehrt.

Am 3. Februar schien die grimmige Kälte etwas nachzulassen; dafür trat reichlicher Schneefall ein.

Damit war der Bemannung des Schiffes, die an den heimatlichen Gestaden der Adria wohl selten ein solches Naturschauspiel zu Gesichte bekommt, ein neuer Feind erstanden, und es gab wohl wenige am Bord, denen die wirbelnde Flocke süße Erinnerungen einer fröhlichen Jugendzeit wachgerufen hätte. Daher war es angesichts der Millionenstadt, deren Pulsschlag wie fernes Brausen und Tosen über das Wasser drang, und deren Häusermassen nur ab und zu wie durch einen Schleier sichtbar wurden, wenn gerade ein Windstoß den Wirbeltanz

Digitized by Google

lockerte, kein freudiges Sicherinnern, sondern Unmuth und Hader gegen die Ungunst der Witterung, vor allem aber das Sehnen nach baldigem Besserwerden, das ungestümer als je an das ungeduldige Herz des jungen Seemanns pochte.

Gegen Mittag war Linienschiffs-Lieutenant Holeczek ans Land gefahren, um dem Commandanten der *Navy-Yard*, Commodor Chandler, einen Besuch abzustatten und sich dessen Unterstützung zu sichern, falls die Donau wegen des Treibeises Gefahr laufen und gezwungen werden sollte, ihren Ankerplatz aufzugeben und anderswo Schutz suchen zu müssen. Denn da das Wetter sich neuerdings wieder verschlechtert und das treibende Eis sich infolge des heftigen Schneefalles rasch vermehrt hatte, wurden die Reibungen an den Schiffsseiten immer heftiger, und es war große Gefahr vorhanden, dass das Schiff durch den Anprall des Eises beschädigt werden könnte.

Um 6 Uhr abends kehrte Linienschiffs-Lieutenant Holeczek wieder zurück, und es sollte die Barkasse, welche ihn an Bord gebracht hatte, achter vertäut werden. Hiebei geschah es, dass die Dampfbarkasse abtrieb.

Digitized by Google

und dass durch einen unglücklichen Zufall das Manometer von der achteren Jakobsleiter erfasst und abgerissen wurde. Der dadurch entstandene große Dampfverlust machte es der Dampfbarkasse unmöglich, die Maschine gebrauchen zu können.

In größter Eile wurde der Kutter Nr. 3 gestrichen und bemannt, und See-Cadet II. Cl. Otto Karsch übernahm das Commando des Bootes mit dem Befehle, die Dampfbarkasse in Schlepp zu nehmen und am Bord zu bringen.

Bei dieser Gelegenheit zeigte sich wieder recht deutlich die ausgezeichnete Schulung unserer Matrosen, ihre Unerschrockenheit und ihre Verachtung jeglicher Gefahr; das Streichen und Bemannen des Bootes gieng in musterhafter Weise vor sich.

Ruhig und gewandt verrichtete jeder einzelne die ihm zukommenden Handgriffe und vollzog die Befehle, welche wegen des Rauschens und Brausens des Stromes und des Heulens des Windes mehr errathen als gehört werden mussten, und in kürzester Zeit war das Boot ins Wasser gesetzt und mit 10 Riemen belegt worden.

Digitized by Google

Als der zur Führung desselben commandierte Seecadet auf Deck erschien, hatte der gegen Abend aufgetretene, von orkanartigen Böen mit Regen und Schnee begleitete Wind von neuem eingesetzt und fegte mit voller Wucht über Deck, indem er alles mit seinen großen, glasigen Schneeflocken bespritzte und überschüttete.

See-Cadet Karsch, durch den Sprühregen von Eis und Schnee eingehüllt und geblendet, hat kaum Zeit gefunden, die Situation zu erfassen und zu überblicken, als er rasch entschlossen im nächsten Augenblicke sich ins Boot schwingt, das auf der heftig bewegten Wasserfläche kaum mehr gehalten werden kann. Ein lautes, kräftiges Commando und der Kutter stößt vom Schiff ab gegen die Mitte des Stromes, um die treibende Barkasse einzuholen. Unverwandten Blickes hält Cadet Karsch sein Boot auf das Ziel hin, das durch das Unwetter im Dunklen nur an seinen geführten Lichtern wahrgenommen werden kann. Er selbst zeigt das vorgeschriebene weiße Signallicht und nähert sich Schlag um Schlag der immer deutlicher erkennbaren Dampfbarkasse. Endlich hat er sie

Digitized by Google

erreicht, und es gelingt ihm bald, sie in Schlepp zu nehmen.

Schon rudert er gegen die Corvette auf und ist derselben bereits um ein beträchtliches nähergerückt, als er, durch den Sturm kaum vernehmbar, von der im Schlepp befindlichen Barkasse sowohl, als von seinen eigenen Leuten Rufe hört.

In diesem Augenblicke gewahrt er aber auch durch das gespenstige Dunkelgrau ein fremdes Licht, das ihm entgegenstrebt, das auf kein Rufen hört und keine Zeichen zu bemerken scheint; und mit Gedankenschnelle ist's heran — ein Stoß, ein einziger markerschütternder Aufschrei — und 17 Menschen ringen in den eiskalten Fluten mit dem Tode, dem sie schon oft in manchem Sturme kühn die Stirne geboten.

Von seitlich achter kam, den Strom kreuzend, der kleine Schrauben-Schleppdampfer Blanche-Page, welcher ein mit mehreren Bahn-Waggons beladenes, großes Lichterboot langseits mit sich führte.

Wohl war das Fahrzeug von der Dampfbarkasse und dem Ruderboote bemerkt, durch

Digitized by Google

Zeichen aufmerksam gemacht und angerufen worden, aber infolge des Schneetreibens und des Sturmes war es schon zu nahe gekommen, als dass ein Ausweichen noch möglich gewesen wäre, und so erfolgte der Zusammenstoß derart, dass das Boot kenterte und ebenso wie die Dampfbarkasse am Lichter hängen blieb.

Dieser war für die ins Wasser geschleuderte Mannschaft die einzige Rettung. Glücklich derjenige, welcher die Planken des Lichters erfassen, sich daran festhalten und mit dem Aufgebot all seiner Kräfte emporklimmen oder mit Hilfe der Bemannung am Bord geholt werden konnte!

Wer nicht im ersten Augenblicke festen Halt gewann, der musste unbedingt verloren sein. Denn in dem eisigen Wasser war eine Rettung durch Schwimmen, noch dazu in voller Adjustierung und im Mantel, wie Seecadet Karsch, geradezu unmöglich, und wer sich auch für Augenblicke hätte helfen können, wäre durch die Schuss auf Schuss andringenden Eisschollen unter Wasser gedrückt und gestoßen worden.

Elf Mann gelang es sich zu retten. Die fünf übrigen aber und ihr unerschrockener

Digitized by Google

Führer fanden ihren Tod in den Wellen und wurden mit dem Zuge von Treibeis den Hudson abwärts geführt.

Blanche-Page signalisierte um Hilfe, welche ihm auch durch den Schleppdampfer Garret sofort gewährt wurde.

Dieser brachte die gerettete Mannschaft und die Dampfbarkasse, welche bald nach dem Zusammenstoße von dem Lichterboote wieder abgetrieben worden war, sowie das gekenterte Boot unter Bord der Donau. Dort wurde er sofort gemietet, um nach den Vermissten zu suchen und gleichzeitig das Hafen-Polizei-Amt von dem Vorfall in Kenntnis zu setzen, welches vorläufig den Führer des Blanche-Page einzog.

Die aus dem Wasser glücklich gerettete Mannschaft des Bootes wurde am Bord der ärztlichen Hilfeleistung zugeführt, gewärmt, frottiert, und im Schiffs-Spitale zu Bett gebracht.

Vermisst wurden:

Seecadet 2. Cl. Otto Karsch, geb. im Jahre 1866 zu Brünn;

Matrose 1. Cl. Anton Ciparić, geb. im Jahre 1864 zu Opric, Istrien;

Digitized by Google

Matrose 2. Cl. Floriado Marchesan, geb. im Jahre 1863 zu Grado, Görz;

Matrose 2. Cl. Ferdinand Tanzer, geb. im Jahre 1867 zu Sittendorf, Nieder-Österreich.

Matrose 3. Cl. Anton Batinović, geb. im Jahre 1864 zu Plina, Dalmatien, und

Matrose 3. Cl. Martin Lorenzin, geb. im Jahre 1863 zu Medolino, Istrien.

Trotz der Nachforschungen, welche das Dampfboot GARRET stromabwärts und wieder zurückkehrend bis nahe an Mitternacht mit unermüdlicher Ausdauer und rühmenswerter Umsicht anstellte, gelang es nicht, irgend etwas über die Vermissten zu erfahren oder einen Anhaltspunkt auszukundschaften, welcher auch nur die geringste Hoffnung auf mögliche Rettung eines der Verunglückten übrig gelassen hätte.

Ebenso waren auch die Bemühungen des Hafen-Polizei-Amtes leider vergebens.

Dieses hatte alle im Hafen sowohl als an der Küste eingerichteten Rettungsstationen — und deren gibt es nicht wenige — sofort verständigt, und man hatte gerade auf sie, die ja mit den Stromverhältnissen auf das eingehendste vertraut sind und die schon zu wiederholten-

Digitized by Google

malen Unglaubliches geleistet, die einzige, letzte Hoffnung gesetzt.

Unerbittliches Schicksal! Was ist der durch die Gabe des Denkens und Fühlens ausgestattete Mensch gegen die Allgewalt der Natur, die er nicht müde wird, durch die Schärfe seines Verstandes in Fesseln schlagen zu wollen!

Ein Nichts, ein Ungefähr, ein unglücklicher Zufall — und lautlos verschwinden im Aufruhre der Elemente so viele wackere Männer, die noch vor Secunden muthig gegen sie angekämpft.

Es vergiengen mehrere Monate, ehe eines der Opfer geborgen werden konnte.

Erst im Juni des gleichen Jahres fand man die Leichen der Matrosen Anton Ciparić und Anton Batinović, sowie anfangs Juli auch die des Floriado Marchesan; alle drei fanden in geweihter Erde ihre letzte Ruhestätte.

Am Morgen des 2. Juli wurde am Fuße der 138. Straße im Hudson-Flusse auch der Leichnam des Seecadeten Otto Karsch aufgefunden. Dessen Überreste wurden auf Veranlassung des k. u. k. Consuls in New-York in dem auf Long-Island gelegenen Greenwood-Kirchhof unter dem Geleite der Angehörigen

Digitized by Google

des k. u. k. General-Consulates feierlichst bestattet und dem Verunglückten dort, sowie in Pola auf dem Marine-Friedhof eine Gedenktafel errichtet.

Groß war die Trauer der Marine und der Schmerz der Anverwandten über den Verlust der treuen Kameraden und lieben Angehörigen, und innige Worte des Bedauerns waren es, mit welchen von Seite des Reichs-Kriegs-Ministeriums »Marine-Section« den Hinterbliebenen der schwere Unglücksfall mitgetheilt wurde.

Die Namen der in Ausübung treuer Pflichterfüllung Verunglückten aber werden fortdauern in den Annalen der Marine-Geschichte, und jedes echte, noch so wetterharte Seemannsherz wird höher schlagen, wenn es der Braven gedenkt, welche in fremden Gewässern, unter ihnen ganz ungewohnten Schwierigkeiten, wie es für unsere Matrosen starker Strom und Treibeis sind, noch dazu in finsterer Nacht, bei Sturm und Wind, im Kampfe mit den Elementen unverzagt und todesmuthig im Dienste des Vaterlandes ihr Leben zum Opfer brachten.

Digitized by Google

Das Erzherzog Ferdinand Max-Denkmal bei Dignano.

Auf der Eisenbahnfahrt von Pola nach dem Norden erblicken wir auf der rechten Seite des Zuges, knapp vor der Station Dignano, mitten im Felde eine überlebensgroße Figur, welche trotz der äußeren Einfachheit ihrer Formen durch ihre höchst vortheilhafte Aufstellung und ihre Haltung unsere ganze Aufmerksamkeit in Anspruch nimmt und unser volles Interesse erweckt.

In Dignano verlassen wir den Zug und begeben uns in Begleitung des liebenswürdigen Besitzers, Herrn Thomas Sotto Corona, durch dessen herrliche Campagna zu dem Punkte, von welchem uns die Statue entgegenwinkt.

Digitized by Google

Auf einem mächtigen, eigens zu dem Zweck aufgeführten Rasenhügel erhebt sich hier ein Standbild Sr. kaiserlichen Hoheit, des Erzherzogs Ferdinand Max, welches der durch seine Mildthätigkeit und Vaterlandsliebe weit über die Grenzen Istriens hinaus bekannte Patriot im Jahre 1881 aufstellen ließ.

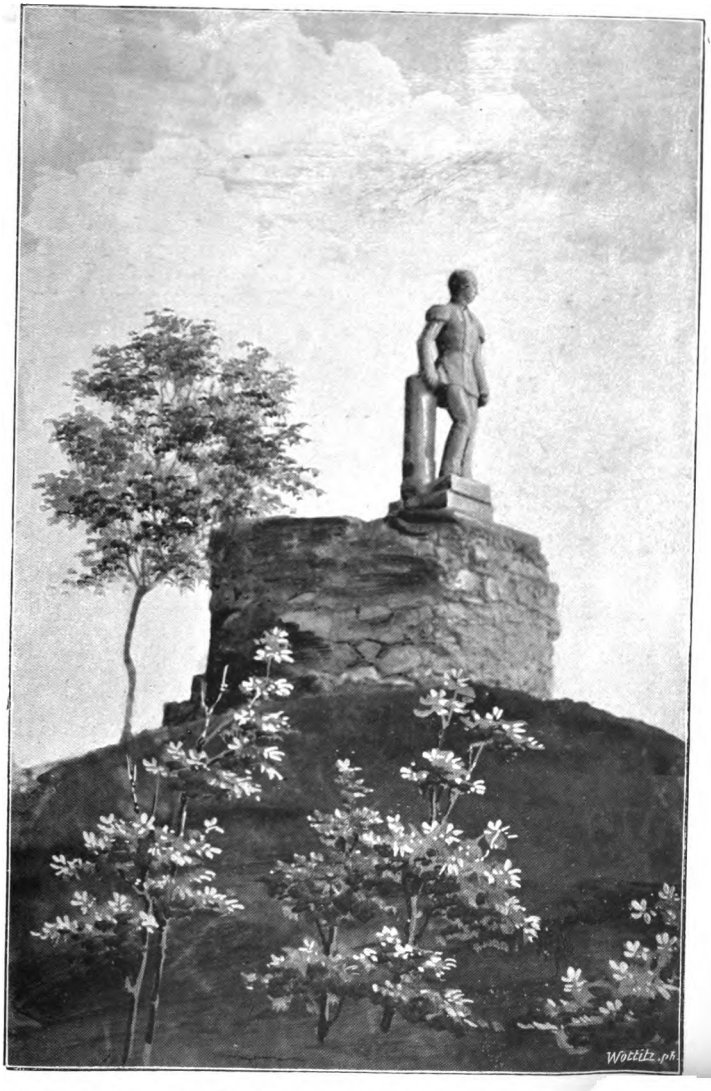
Die Figur ist mehr als lebensgroß und aus Istrianer Marmor gemeißelt. Sie steht auf einem zweistufigen geglätteten Steinsockel in aufrechter Haltung, den rechten Fuß etwas vorgestellt.

Der Erzherzog trägt die Admirals-Uniform ohne Säbel. Sein Haupt ist entblößt, die Linke hält ein zusammengeschobenes Fernrohr.

Sein jugendliches Antlitz zeigt Milde und Freundlichkeit. Sein Blick ist nach Westen gerichtet und schweift über leuchtende Fluren hinaus auf die See über den Canal von Fasana, von wo aus im Jahre 1866 die junge österreichische Flotte, zu deren Hebung und Verbesserung er so vieles beigetragen, ihre Siegesfahrt nach Lissa unternahm — hinüber nach dem fernen Westen, an fremde Gestade, wo ein unseliges Geschick ihm ein so tragisches Ende bereiten sollte.

Kriegsmarine-Archiv Wien, 7. Stiftgasse 2.

Digitized by Google



Das Erzherzog Ferdinand Max-Denkmal bei D

Kriegsmarine-
Archiv Wien, 7.
Stiftgasse 2.

Digitized by Google

Digitized by Google

Das Standbild ist keine Sieges- und Ruhmessäule, wie sie dem Helden und Märtyrer in Pola errichtet ist. Inmitten reichcultivierter Weingehege und umgeben von Oliven- und Maulbeerpflanzungen, zu seinen Füßen die blauschimmernde Adria, wirkt das Ganze auf den Beschauer ungemein erhebend und herzbewegend und stimmt so auf das wirkungsvollste mit des Erzherzogs offenem Sinne für Natur- und Menschenleben überein.

Das Monument soll den kaiserlichen Prinzen als den Freund und Beschützer des Volkes der Nachwelt in Erinnerung halten zum Danke dafür, dass er die in der Mitte der fünfziger Jahre durch einen Hagelschlag verwüstete Gegend bereiste und überall, wohin er kam, durch seine stets hilfsbereite Hand unendlichen Segen verbreitete. Deshalb wurde er auch von dem Volke schwärmerisch verehrt und vergöttert.

Dieser Liebe zu dem menschenfreundlichen Marine-Obercommandanten, dem Bruder unseres erhabenen Kaisers, verdankt auch die Statue ihre Entstehung.

Ein armer Weber aus Dignano, namens Andreas Trevisan, dem durch das furchtbare

Digitized by Google

Elementar-Ereignis sein Fleckchen Weinberg vollständig vernichtet worden war, hatte aus Begeisterung für den Erzherzog, der in seiner Leutseligkeit nicht verschmähte, auch dem Ärmsten und Geringsten Worte des Trostes und thätige Hilfe zu spenden, den Entschluss gefasst, dem Wohlthäter der Gegend ein Standbild zu errichten.

Nicht unerfahren in der Führung des Meißels, machte er sich selbst an die Lösung dieser Aufgabe.

Ganz frei aus dem Gedächtnis unternahm er es, das Bild des Erzherzogs, das vor seinem geistigen Auge schwebte und seine Seele ganz erfüllte, in dem todten Gesteine festzuhalten und wiederzubeleben.

Es war ihm jedoch nicht gegönnt, sein Werk zu vollenden. Denn neuerliche Heimsuchungen trafen die Gegend und auch ihn und seine Familie. Durch die Cholera, welche im Jahre 1857 ausgebrochen war, verarmte er gänzlich und war so nicht mehr imstande, an der beinahe fertigen Statue weiter zu arbeiten.

Lange Jahre hindurch stand der Torso in einer Loggia auf dem Hauptplatze von Dignano,

Digitized by Google

bis ihn Herr Sotto Corona käuflich an sich brachte, durch einen venetianischen Bildhauer künstlerisch vollenden und in seiner Besitzung als weithin sichtbares Wahrzeichen aufstellen ließ.

So ist dieses Denkmal gerade in seiner Schlichtheit und durch die Absicht seiner Errichter ein beredtes Zeugnis für die Liebe und Verehrung des Volkes, das seinem erlauchten Herrscherhaus in unerschütterlicher Treue und aufopferungsvoller Dankbarkeit aus ganzem Herzen ergeben ist.

Digitized by Google

Kriegsmarine-
Archiv Wien, 7.
Stiftgasse 2.

Digitized by Google

Kriegsmarine-
Archiv Wien, 7.
Stiftgasse 2.

Digitized by Google

Digitized by Google

SEP 10 1976

Digitized by Google

Stanford University Libraries
3 6105 013 895 508

DR
45
A9
V.1.

DATE DUE			

Stanford University Libraries
Stanford, Ca.
94305

Digitized by Google